

TRIANGEL

Power with beauty,



Speed with grace.

juli 2014 **97**

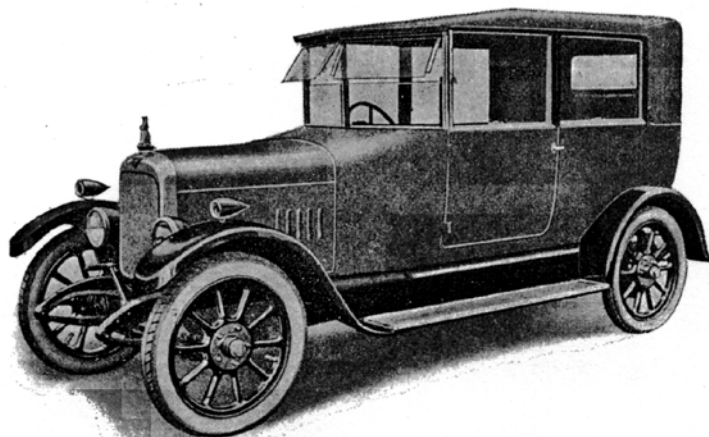
TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND





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.

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.:
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:

Hans Noordhoek
Schutsestraat 4
4841 EE Prinsenbeek
tel.: 076-541 36 77
redactie@alvisocn.com

Aanleveren van kopij en foto's:

Per e-mail sturen naar:
redactie@alvisocn.com
Tekst in Word (.doc of .docx).
Achter elkaar doortypen, harde returns
alleen bij nieuwe alinea.
Foto's: selectie maken met bijbehorend
foto-onderschrift.
Bewaar als .jpg file, grootte 300 dpi,
(± 1600 pixels hoog of breed).
Bij veel of grote foto's:
Via www.wetransfer.com sturen naar:
redactie@alvisocn.com
en 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. 98

Uiterlijk 21 september 2014

Bij de voorplaat:

Blik op Kasteel Waardenburg van achter
het stuur van de 4.3 Special 1936 van
Tom Gatsonides.

Bij de middenplaat:

Speed 25 van Teun van der Velde en
de bekende groene TE21 van Coen van
der Weiden tijdens de Hare Drive.

Inhoud

Chairman's Column

Berichten Overseas Representative

Evenementenkalender

Van de redactie

British Cars & Lifestyle...

ik mis iets

Anton Brouwers

Hare Drive 12-13 april 2014

Anton Brouwers en Roel Bijl

Help, mijn man heeft een Alvis!

door Sandra van der Weiden

Verslag van de Fire Flight

Frederike van Tongeren

Alvis op de RAI

door Hans Noordhoek

Alvis in de Tulpenrally 2014

door Frank Koekebakker

Koelwater

Hans Noordhoek

*Goud van Oud
Alvis Philosophie*

FEHAC nieuws



Chairman's Column

Waar zijn ze gebleven?

Alvis, Allard, Hillman, Jowett, Morris, Riley, Singer, Wolseley, waar zijn ze gebleven?

Voor ik verder ga even een toelichting op mijn vraag hierboven. Met de vraag 'waar zijn ze gebleven' bedoel ik niet de auto's, maar de merken.

Zoals ik reeds in vorige columns heb vermeld interesseer ik mij voor alles wat met mobiliteit te maken heeft, en in het bijzonder voor auto's. In het midden van de jaren 50 van vorige eeuw werd ik mij bewust van het feit dat auto's onder te verdelen zijn in merken en modellen en dat resulteerde weer in het verzamelen van folders en ander autogerelateerd reclamemateriaal. Engelse en Duitse auto's beheersten toen het straatbeeld aangevuld met Frans, Italiaans en Amerikaans gemotoriseerd materiaal. In mijn boekenkast staan een 'paar' boeken die als onderwerp hebben 'het automobiel'. Een paar weken geleden viel mijn blik op een boekje uit 1959, 'The Motor Guide to Makes and Models, 1945 – 1956 by David J. Culshaw. De index toont meer dan 40 Britse automerken. Wanneer ik nu, 55 jaar later probeer zo'n lijst te maken krijg ik met pijn en moeite een stuk of 6 merken op papier, Morgan, Vauxhall, Jaguar, Aston Martin, Rolls Royce en Bentley. Waarbij ik mij ook nog af moet vragen

hoe 'Brits' mijn lijst is, en of ik Jaguar, Rolls Royce en Bentley nog wel Engels mag noemen! Voor dat iedereen nu gaat roepen Vauxhall is toch ook GM. Ja, jullie hebben gelijk maar dat is al sinds 1925! Ik heb ook niet de pretentie om de geschiedenis van de Britse auto-industrie op een wetenschappelijk verantwoorde wijze te beschrijven, het is slechts een beschrijving van mijn beleving!

Hoe is het mogelijk dat een complete industrie in zo'n korte tijd ten onder gaat? Het zal wel te maken hebben met het economisch beginsel van vraag en aanbod. Nu sla ik de plank weer mis, want volgens mij is juist de massa motorisering opgang gekomen in de jaren na het verschijnen van het boekje van Culshaw in 1959.

De Duitsers, Fransen en Italianen hebben daarvan geprofiteerd en produceren nog steeds auto's waar een koper voor wordt gevonden. Waarom is dat de Engelse auto-industrie niet gelukt? Gewaardeerde lezer, misschien heb jij een antwoord op deze vraag? Wanneer dat het geval is, lees ik dat graag in een volgende Triangel! Misschien heeft de teloorgang van de Britse auto-industrie voor ons als bezitters van klassieke Engelse auto's wel iets positiefs. Vaak zie je dat iets

wat er niet meer te krijgen of te koop is begerenswaardig wordt. Dat zie je heel duidelijk bij oude voertuigen. Verdwijnt dan ook nog het merk en blijft alleen het voertuig over, zonder ondersteuning en bescherming van de producent (het merk) dan verhoogt dat vaak de begerenswaardigheid, en daar hebben wij als bezitters van 'iets bijzonders' weer baat bij. Dus eigenaars van een Alvis automobiel, koester uw bezit maar maak er ook gebruik van! Neem deel aan de prachtige evenementen

die enthousiaste leden van de AOCN organiseren en laat het publiek genieten van al dat moois waarmee wij rijden. Wij gaan als club "de paden op en de lanen in". Na deze wervende tekst voor deelname aan onze evenementen, hoop ik jullie bij een volgend gelegenheid weer te mogen ontmoeten!

Met vriendelijke groeten,
Jullie voorzitter,
Anton Brouwers

Berichten van de Overseas Representative

www.alvisarchive.com

Deze site is nu meer dan een jaar in de lucht en heeft als doel om ons erfgoed voor nu en in de toekomst elektronisch vast te leggen. De site is constant in ontwikkeling en er komt steeds meer bij. Om de site te sponsoren is er sinds kort een "usb-stickie" te koop voor GBP 50,- waarop alle AOC Bulletins staan vanaf het eerste nummer in 1951. Het aantal AOC Bulletins staat inmiddels op 546. Alle tekst staat in PDF-formaat en is doorzoekbaar. Het artikel over de Pennock Alvis is met behulp daarvan geschreven.

1919-2019 Alvis 100 jaar!

In Engeland wordt hier nu al over nagedacht, zeker gezien het recente succes van 100 jaar Aston Martin en Maserati. Het grote verschil is dat deze merken nog "levend" zijn en deze events zwaar gesponsord werden door de fabrikanten.

De AOC zal andere bronnen moeten zoeken.

Alvis op Facebook

Sinds kort is er ook een Facebook pagina van de AOC. Veel foto's en verhalen. Zie: <https://www.facebook.com/groups/alvis.owner.club/>
Ook is er een Facebook groep van Alvis Drivers, maar daar gebeurt niet veel op.

Alvis in speelfilms

Als je wil weten in welke speelfilms jouw type Alvis heeft meegedaan, dan is er de website Internet Movies Car Database, te vinden onder <http://www.imcdb.org/>. Als je Alvis aanklikt, kan je daarbinnen op type zoeken en worden de speelfilms en TV-series getoond, met foto's van de Alvis. Mocht je een film kennen die er niet bij staat, dan kan je die toevoegen via een account.

Hier vindt u de evenementen zoals gepland voor het jaar 2014. Noteer deze data in uw agenda zodat er niets mis kan gaan met uw planning en wij op een grote opkomst kunnen rekenen!

| Wat | Wanneer | Waar / Organisator(en) |
|---|----------------------|--|
| AOCN evenementen: | | |
| <u>Crossing Borders 7</u> | 31 juli - 4 augustus | Vaals - Drielandpunt Manfred Fleischmann en Anton Brouwers |
| <u>Indian Run</u> | 26) 27 -28 september | IJsselmeer - Jacqueline Pascoe |
| <u>High Tea</u> | 23 november | Healey Museum |
| AOC evenementen: | | |
| <u>International Alvis Weekend</u> | 29 - 31 augustus | Abingdon on Thames |
| Overige evenementen: | | |
| <u>British Classic Car Park "Best of British"</u> | 31 augustus | Boxtel |
| <u>DVSCC Zandvoort Vintage Revival</u> | 27/28 september | Zandvoort |





Van de redactie

De vorige Triangel is in een uitstekende samenwerking tussen Paul en mij tot stand gekomen. We hopen, dat jullie evenveel plezier gehad hebben met lezen en kijken als wij met het maken.

Af en toe, als ik bezig was met het maken van de Triangel, moet ik toch echt aan Herman denken. Hoe krijg ik hem vol, wie kan ik benaderen voor een artikel en houdt iedereen zich aan de afspraken? Het blijft spannend en dat voor hem zes jaar lang.

De reacties van diverse lezers waren gelukkig positief en dat geeft de moed om door te gaan op de ingeslagen weg. Naast de hopelijk vele en mooie ritverslagen zullen ook de persoonlijke noot en de technisch georiënteerde artikelen in de Triangel blijven. Bij de techniek zal wel gelet worden op de toegankelijkheid voor iedereen. Niet alle Alvisten reviseren of restaureren zelf hun auto, maar praktische tips of uitleg hoe zaken

in elkaar zitten, moeten hen toch ook interesseren. Al is het maar om de indruk te wekken bij de persoon, die je auto onderhoud, dat je er ook iets van weet.

Als ik naar de planning kijk van de volgende Triangels kom ik op de lijst van artikelen te vaak mijn eigen naam tegen. Mocht ik te veel van mijn eigen gedachte spinsels moeten opnemen dan komt gebrek aan kopij te snel inzicht. Ideeën en voorstellen zijn welkom. Ik zoek bijvoorbeeld nog iemand, die ervaring heeft met ombouw van onstekingen en daar over wil schrijven.

Ook wil ik een gedachte met jullie delen. Zelf heb ik de foto's liever iets groter afgedrukt, dan komen ze beter tot hun recht. Paul en ik hebben dat besproken en het in deze uitgave uitgeprobeerd. We hebben ook gesproken over een uitgave in A4, maar dat is nog even niet aan de orde.

Ik hoor graag van jullie, Hans

Begin april 2014.

Philipp Prince of Hohenlohe-Langenburg rijdt een Alvis met naast hem Prince Charles, juist, in Langenburg, Zuid-Duitsland. "Wir fahren auf England?"

Looks like 4.3 Litre
Vanden Plas 3450 Tourer
14309 EXT 437
(bron: Wayne Brooks)



British Cars & Lifestyle... ik mis iets!

Op zaterdag 8 maart 2014 was het weer zo ver, in Rosmalen opende British Cars & Lifestyle weer haar deuren.

Wij, Ellie en ik, bezoeken deze beurs meestal samen met Harry en Sissi Vossen, en ook dit jaar zijn we met ons vieren naar Rosmalen getogen. Zaterdagochtend tot een uur of 12 is het meestal niet zo druk en daarom probeer ik meestal rond 10.00 uur in Rosmalen te zijn.

Aangezien de interesses van vrouwen op deze beurs naar andere zaken gaan dan van ons mannen, scheiden onze wegen zich meestal bij de ingang. Ellie gaat met Sissi op verkenning en ik maak mijn ronde met Harry.

Ik heb meestal wel een lijstje bij me met zaken die ik nodig heb en geef mijn ogen goed de kost op zoek naar bruikbaar materiaal. Het is echter geen beurs waar je moet zijn wanneer je op zoek bent naar onderdelen. Standaard materiaal, zoals een gloeilampje of bougie zul je er wel vinden maar voor onze toch wat

exclusievere modellen is het onderdelen aanbod zeer gering. Maar ik moet zeggen, er is veel te zien. Auto's, onderdelen, kleding, boeken, etenswaar etc. en de sfeer is fantastisch. Interessant zijn natuurlijk ook de clubstands. Veel clubs zetten hun beste beentje voor tijdens dit evenement en tonen hun merk met een overzicht van de verschillende modellen in een vaak prachtige nostalgische omgeving. De beurs is ook een trefpunt van geestverwanten. In de wandelgangen kom je dan AOCN en ex-AOCN leden tegen (Hans Noordhoek, Ad van Alphen en de gebroeders) en even later treffen we Duitse Alvis-bezitters die we kennen van de jaarlijkse 'Crossing Borders' bijeenkomsten. Na gezamenlijk met de Duitse Alvisten koffie te hebben gedronken lopen we nog een rondje beurs waar het inmiddels (13.00 uur) aardig druk is.

Op weg naar de uitgang heb ik alsmat het gevoel of ik iets vergeten ben, maar ik weet niet wat! Onderweg in de auto gaat er bij mij, een lampje branden, ik weet het! Ik heb de Alvis Owner Club gemist! Een gapend gat in de Bentley Room waar wij vorig jaar eeuwige roem hebben vergaard en een 1e prijs in de wacht hebben gesleept.

Wanneer alles volgens plan verloopt, is de AOCN volgend jaar weer present tijdens British Car en Lifestyle en kan ik na de beurs weer met een voldaan gevoel huiswaarts keren.

Anton Brouwers



Hare Drive 12 – 13 april 2014

Zeer geachte leden van de AOCN jullie boffen toch maar met zo'n penningmeester, die tijdens de ALV spontaan aanbiedt de Hare Drive te organiseren.

Hij vermeldt er direct bij dat je geen hoogstandjes met betrekking tot het routeboek mag verwachten, daar is zijn computerkunde en kennis te gering voor. Nu boffen jullie weer want onze secretaris, André, mengt zich in het gesprek en deelt mede dat hij samen met Jan Maarten de zware last van het organiseren op zich zal nemen, naast alle andere drukke werkzaamheden als bestuurder van de AOCN (drukke werkzaamheden is natuurlijk ook van toepassing op penningmeester Jan Maarten). Zoals gebruikelijk wordt de mogelijkheid geboden om op zaterdag te komen en te overnachten, dan kunnen we vast voorgloeien. De heren hebben bedacht dat een kastelentocht in het rivierengebied wel interessant zou zijn, en ze hebben gelijk gekregen. Als startpunt is gekozen voor Hotel Gorinchem te Gorinchem.



Op zaterdagmorgen zijn wij (Ellie en Anton) met de TD21, kap naar beneden en in een heerlijk zonnetje via binnenwegen, naar Gorinchem gereden. Om ongeveer 13.00 uur waren we als eersten in het hotel, echter niet als eersten in Gorinchem. Dat waren André en Riet, die met hun Speed 20 (met Hare op de radiator) het drukke zaterdagverkeer van de Gorinchemse binnenstad trotseerden om daar de VVV te bezoeken. Samen met Riet en André hebben we in het hotel geluncht en gewacht op de andere deelnemers die zich hadden aangemeld voor de stadswandeling



door Gorinchem (André + Riet, Roel + Nel, Bert + Mariolijne, Anton + Ellie). Met een mini-busje werden we naar het centrum van Gorinchem vervoerd. Nu ook werd duidelijk waarom André 's ochtends al een bezoek had gebracht aan de VVV. Met de daar vergaarde informatie heeft hij ons door Gorinchem geleid, een betere gids hadden we niet kunnen treffen. André voerde ons naar en langs allerlei interessante plaatsen die Gorinchem rijk is. Met zijn bouwkundige kennis kon hij ook onze vragen over de historische panden adequaat beantwoorden.

Het einde van de rondleiding hebben we op een terras beklonken. Het busje bracht ons weer terug naar het hotel waar we ons borreluurtje hebben voortgezet. Inmiddels waren ook Jan Maarten en Caroline en Hans en Frederike gearriveerd en was de zaterdagclub compleet. Roel en Nel moesten wegens verplichtingen elders naar huis maar zullen wel aan de

zondagrit deelnemen. De 'slapers' hebben 's avonds heerlijk gedineerd en zich onder deskundige leiding van de organisatie goed voorbereid op de zondagrit. Jan Maarten en André, het was weer een bijzonder gezellig weekend, waarvoor onze dank.

Anton Brouwers

De zondag

Nadat Nel en ik op zaterdag de stads wandeling in de Gorinchem met veel interesse hadden meegemaakt gingen we





zondag weer richting Gorinchem voor de kastelen tocht georganiseerd door Jan Maarten ten Bosch & André Hildebrand. Aangekomen bij het vertrekpunt Hotel Gorinchem zagen we al diverse deelnemers de als nieuw uitzijende Alvis van Bert & Marjolein Kramer bewonderen, en terecht.

Na een heerlijk kopje koffie zonder gebak, dat zouden we onderweg voorgeschoteld krijgen volgens de Penningmeester, vertrokken we voor de Hare Drive Kastelen rit. Uitgedacht door Jan Maarten en volgens zijn eigen zeggen grotendeels uitgevoerd door André.

Na ca. 10 km konden we het 1ste kasteel aanschouwen te weten Kasteel Merckenburg en zo zouden er nog 9 volgen. Tijdens het uitreiken van de route beschrijving kregen we trouwens nog een presentje, n.l. een nuttig boek geheten: **KASTELEN IN RIVIERENLAND** waarin o.a. alle kastelen vermeld staan welke we onderweg konden aanschouwen.

Na een goede 45 minuten gereden te hebben kwamen we in Herwijnen aan bij het Geofort wat destijds onderdeel was van de Hollandse Waterlinie. Hier kregen we het beloofde gebak met wederom een heerlijk kopje koffie. Het Fort is omgebouwd in een museum en een recreatie gedeelte. Het geheel was de moeite waard om daar een stop te houden. Na deze stop vervolgden we de rit langs de wel bekende Linge. Gezien het vroege mooie voorjaar dat we hadden/hebben stond de bloesem in volle bloei wat de rit nog meer kleur gaf. Via de mooie route kwamen we uiteindelijk in het plaatsje Buren aan voor de Lunch. Gezien het mooie weer en de bloeiende bloesem was het zeer druk en niet eenvoudig voor iedereen een geschikt plaatsje te vinden om de auto's te parkeren. Toen ik Buren binnen reed herinnerde ik mij ineens dat in dit plaatsje mijn 1ste kennismaking was met de Alvisclub... Ik was destijds uitgenodigd



Uiteindelijk kwamen we bij ons eindpunt aan. Daar vernamen de meesten van ons dat twee van de deelnemers pech onderweg hadden gekregen maar door de hulp van Anton toch nog naar huis konden rijden. Helaas niet via het 't Wellse Veerhuis om nog na te praten en een borreltje te drinken. Pechvolgels waren Bert Kramer met problemen met de koppeling en Rob Tuijl met benzinetoevoer

en electra. Volgens Anton was het een Spaghetti van kabels onder het dashboard. Bij mijn auto noemde hij dat destijds bagger. Ik hoop voor hem dat hij binnenkort weer niet wordt geconfronteerd met problemen onder het dashboard van de een of andere auto maar ik ben nieuwsgierig welke benaming we dan te horen krijgen.

Maar dit even terzijde. Nadat we uitgepraat en uitgeborreld waren kreeg Lutz een titel, n.l. Mekkermeister, daar er volgens hem die dag veel te veel wind was. Al met al hebben we van de dag genoten die de Organisatie André & Jan Maarten ons voorgeschoteld had.

Dank daarvoor. Roel Bijl



Help!, mijn man heeft een Alvis!

Toen ik Coen leerde kennen op zondag 20 maart 1983 in het Oude Kerkje van Middelbeers tijdens een expositie van schilderijen van zijn moeder, wist ik nog niet wat me op autogebied boven het hoofd hing...

Coen woonde al in Amsterdam aan het mooie Vondelpark en ik ging in de Beethovenstraat wonen aangezien ik als vliegstewardess bij Martinair ging werken. Na een half jaar nam Coen mij mee naar zijn ouderlijk huis in Eindhoven en daar bleek de familie naast een zeilhobby óók nog een hobby in klassieke auto's te hebben. Ik werd voorzichtig ingewijd (of moet ik zeggen "inge-weiden-d") in een Engels automerk waar ik nog nooit van gehoord had: Alvis.

Help! Mijn schoonvader had een aantekelijk en niet te stoppen enthousiasme als het over Alvis ging, aannemende dat ik het allemaal meteen begreep. Gelukkig vertelde Coen mij op de terugweg naar Amsterdam nog eens rustig waar het eigenlijk allemaal over ging en hoe het zo gekomen was.

In en rond Boerderij 't Hofke stonden een gerestaureerde Alvis Speed 25 Tourer (nu van Jan & Anneke Kulk) en vier nog te restaureren Alvis cars: een Alvis Speed 25 Saloon (nu te koop bij Red Triangle in de kleuren rood, crème en zwart), een Alvis TB 21 (nu van de gebroeders Martin & Paul van der Velde), een Alvis TE 21 Saloon (terug in Engeland bij Richard & Elizabeth Booth) en een Alvis Healey (Alvis G-series voor de kenners, nu in handen van Marianne van Hoof). Nu hoor ik jullie denken "dat kan ze nooit zomaar weten" en dat klopt, dit



30 mei 1987, Coen & ik krijgen de Speed 25 een dagje mee!

heeft Coen mij ingefluisterd... Naast alle Alvisen stonden er natuurlijk ook nog andere merken voor het dagelijkse vervoer van de familie...

Mijn schoonmoeder riep ook wel eens "**Help!**". Eerst een paar auto's eruit voordat er weer wat bijkomt, maar helaas lukte dat haar niet. Een paar jaar later kwam er ook een Alvis TE 21 Drophead Coupé bij, dé Alvis waar we nog steeds van genieten.

Vanaf Triangel 3 sta ik in het colofon vermeld voor het typewerk als Sandra Schram, Van Eeghenstraat 102 te Amsterdam. Coen en ik woonden inmiddels samen dus ik mag wel zeggen dat ik er vanaf het begin bij ben geweest. Handgeschreven teksten ontcijferen en

Wie trouwt in een Alvis, gaat op weg naar een gelukkige toekomst!



Trouwfoto 23 aug 1985 voor het Stadhuis van Eindhoven. De TA 14 is van onze fotograaf Jean Prick (ja, die van de Bugatti...)

Mijn schoonvader Henk, Coen en onze zoon Joost: Alvis rijden, je kan het niet vroeg genoeg leren!

typen (dag lange nagels!), daarna knippen plakwerk op A4 formaat. Met de computer gaat "cut & paste" veel sneller! Of in onvervalst Amsterdams: "sleuren en pleuren..." De IBM schrijfmachine werd ter beschikking gesteld door Lutz. Marianne van Hoof was het redactieadres.



In augustus 1985 trouwen Coen en ik, natuurlijk in een Alvis, de Speed 25 Tourer. Wat een prachtige dag was dat... volgend jaar alweer dertig jaar geleden!

Vanaf Triangel nummer 17 geen typewerk meer, hiep-hiep-hoera, schrijvers dienden het zelf getypt of op een floppy disk aan te leveren.

In het weekend gingen we regelmatig met ons jonge gezin naar de Klus-Hobby-Alles Mag-Boerderij van mijn schoonouders. Coen lag hele weekenden onder de Alvis

Onze Harm (2 jaar) wil ook al vroeg achter het stuur van een Alvis kruipen.



cars, onze kinderen Joost en Jacquemijne speelden er omheen met autootjes en poppen.

We zijn inmiddels in 1992 aangekomen. Harm werd geboren en ons gezin ging van "two is a couple" naar "three is a crowd". Heerlijk! Mijn schoonouders maakten veel buitenlandse reizen, Coen zag altijd wel kans om een paar Alvis ritten per jaar "mee te pakken". Vanaf 1993 kon mijn schoonvader, we noemden hem Matje, niet meer rijden vanwege een stijf been. Coen neemt grootmoedig het beheer en onderhoud van het Alvis wagenpark op zich. Ook rijdt hij zijn vader tijdens veel ritten die ondanks zijn handicap van geen verkopen wilde weten. **Help!** Met het vorderen der jaren wordt de Alvis TE 21 Drophead de Alvis voor de grotere afstanden en wordt de Speed 25

Tourer tóch wat Spartaans bevonden, met name door mijn schoonmoeder, Maatje. Mijn schoonouders besluiten om in 1995 met de Tour of Switzerland van de AOC mee te doen in de Drophead. Echter, de Drophead was recentelijk opnieuw gespoten in de huidige groene kleur en de motor was eruit geweest. Leidingen en alle elektriciteit moest opnieuw aangesloten worden en waar nodig vervangen voor nieuw materiaal. Coen regelde een IT klus bij Philips in Eindhoven voor een half jaar en overnachtte ma-di-do bij zijn ouders in Eindhoven, op deze manier kon hij drie avonden per week aan de Alvis werken om deze op tijd klaar te krijgen voor Zwitserland. **Help!** Dát was een grote klus. Mijn schoonmoeder heeft de hele Zwitserland rit gereden: 3000 km! Châpeau en ook voor Coen die alles

April 2011, onze zoon Joost als Delfts student met de Alvis op Delftse grachten...



Hiernaast drie generaties Alvis lovers, de Drophead in opbouw na opnieuw te zijn gespoten (nog geen bumpers en voorruit ertin). Van links van rechts: mijn schoonvader Henk, zoon Joost en Coen.

goed gemonteerd had want de rit is probleemloos verlopen. Toch kreeg ik na dat half jaar wel een beetje het gevoel "Help!, I'm an Alvis Widow..."

In 2000 wordt Coen verzocht om het Secretarisschap van de AOCN over te nemen van Martien Planje. Daar hebben we toen samen goed over gesproken wat dat zou betekenen. Coen houdt niet van half werk, dus daar zou tijd, veel tijd in gaan zitten. Toen Coen het overnam werden alle mailingen nog op papier geprint en per post verzonden. We hebben heel wat enveloppen gevuld, gestickerd, geplakt en gefrankeerd! Maar gelukkig kregen steeds meer leden met de jaren een e-mailadres en met één druk op de knop kregen 80 leden de berichten in hun e-mailbox. Leve internet! Ook werd er

's-avonds en in het weekend veel gebeld. Als tijdens een telefoongesprek het woord Alvis viel, wist ik al dat ik Coen voorlopig even kwijt was...

Maar mensen, wat is het toch zalig om zo'n leuke hobby te hebben, hoewel ik af en toe wel zeg: nu even niet "the A-word"....! **Help!**

Sandra van der Weiden.



Onze zoon Joost, 23 jaar later, rijdt als de beste.

Verslag van de Fire Flight

op 24 en 25 mei

Op zaterdagmorgen reden wij met de Alvis, (die het gelukkig weer goed doet, na diverse problemen, die Hans gelukkig zelf heeft kunnen oplossen) met de belofte van mooi weer naar Ede om deel te nemen aan de Fire Flight, die georganiseerd werd door Teun van de Velde en Roel Bijl.

De rit naar hotel "de Reehorst" was al mooi, lekker binnendoor over kleine weggetjes, onder een echte Hollandse wolkenlucht; blauw met witte wolken en daartussen door de zon!

Aangekomen in het hotel werden we verwelkomt door de organisatie; Roel en Nel, en Teun en Ans. We konden nog niet op de kamer, maar we mochten wel onze bagage voor het weekend achterlaten in het hotel in een keurig afgesloten ruimte.

Zelfs onze Duitse Mitglieder waren helemaal naar Ede



gekomen om mee te rijden. Na koffie met een krentebol met boter en kaas, gingen we van start. Teun reed als de uitzetter voorop zodat iedereen de route makkelijk kon volgen.....

We reden Ede uit onder de "Stadspoor", een opmerkelijk winkelcentrum dat over de weg heen gebouwd is door.....

Teun van der Velde!

Buiten Ede kwamen we al gauw op heel erg mooie kleine weggetjes richting Amerongen, en daar veroorzaakten we bijna een verkeersopstopping net voorbij de molen in de kleine straatjes van het dorp.

Na Amerongen gingen we de Lekdijk op richting Wijk bij Duurstede, om daarna de Rijndijk te volgen, om weer een molen heen, de stad in met helaas zoals tegenwoordig overal; veel drempels. Vervolgens reden we via Cothen en Langbroek, richting Driebergen-Rijsenburg waar we bij "Klein Zwitserland" buiten op het terras in de zon geluncht hebben.



Heerlijk buiten lunchen.

En de speeltuin was toch wel heel uitnodigend ...

Brood met kroketten, tonijnsalade en kaas, natuurlijk weer veel te veel (we hadden net een krentebol met koffie op weet u nog wel...) Maar het was wel weer heel erg gezellig!

Vervolgens gingen we naar dé toeristische attractie die daar in de buurt is: de Piramide van Austerlitz. Daar was het vreselijk druk, dus zijn we niet uit de auto's gegaan om de piramide te bekijken. Vroeger zag je alleen de obelisk maar sinds de renovatie in 2000 is de piramide eronder ook weer zichtbaar. Verder is er een grote uitspanning en een kermisachtige speeltuin. Vandaar de drukte.....

Toen we verder reden reden kwamen we langs het grote hertenpark, waar mijn moeder met mij heen fietste toen ik nog een kleuter was. We reden door Zeist,



een prachtige plaats, met een modern centrum en het luxe hotel Figi, de Hernhutters en slot Zeist, wat nu een congrescentrum is.

We reden om het slot heen naar Bunnik! Dat zegt u natuurlijk niets, maar dat is waar ik geboren ben...

U weet wel van het liedje... Langs de kersenboomgaard



waar ik als kind kersen ging eten, de Grotelaan op, langs het Tolhuis en het huis van mijn grootouders.....oh het weekend kon niet meer kapot, wat geweldig leuk om in je geboortestreek rond te rijden en van alles te herkennen en te zien wat er veranderd is en vooral ook wat niet.....

Vervolgens rijden we met een grote bocht weer naar Zeist en via bos-weggetjes verder richting Bos en Duin, Bilthoven en Soesterberg. We rijden om Woudenberg heen langs een gedeelte van de Gebbelinie om vervolgens via Renswoude en Ederveen bij De Klomp aan te komen waar we rechtsaf terug rijden naar hotel de Reehorst in Ede.

Nadat we onze bagage naar de kamer gebracht hadden, hebben we genoten van een



Speed 25 van Teun van der Velde en TE21 van Coen van der Weiden tijdens de Hare Drive.

gezamenlijke borrel aan de stamtafel van het hotel.

Om zeven uur gingen we aan tafel in het restaurant van het hotel waar we verrast werden door een "live cooking diner". Eerst kregen we een klein uiensoepje, daarna waren er een heleboel "all you can eat" voorgerechtes met o.a. zalm, carpaccio en salades. Vervolgens kon iedereen zelf een hoofdgerecht kiezen, wat ter plekke door de koks bereid werd! En tot slot waren er nog "all you can eat" desserts met vers fruit, cheesecake en een kaasplateau. Het was dus weer een uitgebreid eetweekend!!!

Zondagmorgen, na een ontbijt met alles erop en er aan, gingen we rond 11.00 uur weer rijden, en het weer was nog mooier dan zaterdag!!! Stralend blauwe lucht met een felle zon; heerlijk! Ook nu reden Teun en Ans weer voorop en wij er allemaal als een treintje achteraan.

De zondagsrit voerde ons naar Lunteren en daar was werkelijk niemand op straat of in de tuin te zien..... zondagsrust is dat. Via prachtige landelijke weggetjes met grote boerderijen en nog grotere villa's reden we naar De Valk om vervolgens door het bos in Kootwijk te komen, waar we koffie gedronken hebben bij "de Brinkhof". Daar het barste van de wielrenners, die ook juist die plek als stop in hun rit ingebouwd hadden. Langs heidevelden en door de bossen ging het verder naar Assel, om over de Asselsche Heide en door de beukenbossen in Hoog Soeren te komen.



En de zon bleef maar lekker schijnen, zodat het zelfs lekker was om zo nu en dan in de schaduw van de bomen te rijden.

We reden door naar de Amersfoortse weg om net na "het Aardhuis" rechtsaf te slaan om over de uitgestrekte Uddelse heide in Uddel te komen. Overall was het heel erg rustig, op "toeristen" op fietsen, motoren en in oude auto's na ik denk dat we wel drie andere autoclubs tegengekomen zijn. Maar ja wie gaat er nou niet op uit met zulk mooi weer. Door naar Elspeet waar we afsloegen naar Vierhouten; een prachtige weg door de bossen en over de Noorderheide.

We vervolgden onze weg langs de "Malle Jan" naar Stakenberg over weer heidevelden van de Westeindse Heide en de Elspeetsche Heide om uiteindelijk via de oude Zwolseweg uit te komen bij "De Zwarte Boer" voor een heerlijke uitgebreide lunch naar keuze. Daarna hebben we van iedereen afscheid genomen en zijn wij helemaal "binnendoor" naar huis gereden, wat heel makkelijk kon want we waren al aardig in de buurt.

Graag willen wij, Teun, Ans, Roel en Nel bedanken voor de prachtige rit en alle aanwezigen voor het gezellige gezelschap. Wat ons betreft is deze samenwerking zeker voor herhaling vatbaar! Dus Teun en Roel volgend jaar graag weer zo'n mooie rit!

Maar waarom toeteren al die oude kerels altijd in tunnels???

Frederike van Tongeren



Het hele gezelschap blij en gelukkig na een mooie dag ...



Alvis op de Rai

Hoewel er leden binnen onze club zijn, die veel meer van de geschiedenis van Alvis weten dan ik, waag ik het toch om hier een lichtje te laten schijnen op een, in het kader van ons merk, misschien wat onderbelicht evenement, de RAI.

Voor zover mij bekend hebben Alvissen zeker negen keer op de Rai gestaan.

Zeven keer als stand van de importeur en in 1989 en 1998 als clubstand.

In de catalogi van 1925 worden vier Alvissen genoemd, in 1926 zes stuks, in 1928 en 1929 vier stuks, in 1948 twee versies van de TA14, in 1952 drie versies 3liter (TA en TB) en in

ALVIS EXPOSEERT OP STAND 36

ALVIS SPORT SALOON 4/5 pers. met voorwiel-aandrijving.

- 1 1475 P.K. 6-cylinder 4/5 pers. Atlantic saloon
- 1 1475 P.K. 6-cylinder 4/5 pers. Light saloon
- 1 1250 P.K. 4-cylinder Brookham 4 door saloon

en de

SENSATIE VAN 1929

- 1 Alvis voorwiel-aandrijving, met supercharger, 4/5 personen Sport torpedo

IMPORTEUR:

N.V. AUTOMOBIEL IMPORT EN HANDELSONDERNEMING
Nieuwe Kraan 1 ARNHEM Telefoon 3241



1954 twee versies TA21 en TC21. We hebben van de omschrijvingen in de RAI-catalogi alleen een kort stukje geplaatst.

Kijk in 1925 en 1926 naar de Sport-Racewagen. Toen al 160km/hr.

Van de stand in 1954 zijn er zelfs twee mooie foto's met een saloon en een drophead beide TC 21, dus met twee SU carburateurs.

Van de twee keer dat we als club hebben deelgenomen zijn er natuurlijk ook foto's.

In de teksten van de catalogi vallen een paar dingen op.

Er is drie keer een andere vertegenwoordiger en de prijzen zijn vlak na de oorlog veel hoger dan er voor, maar ze zijn in 1954 weer lager geworden.

De prestigieuze stand van Sieberg in 1954. Ten toon stonden een TC21 saloon en een TC21 dhc.



1925

STAND No. 14.

Automobiel Import en Handels-Onderneming, Rijnstraat 86, Arnhem.

Importeurs voor Nederland, Duitsland en België van Alvis Automobielen.

Een Alvis Racing Car met Alvis Super Sport Motor, waarmede door Major Harvey de 200 miles race in 1923 gewonnen werd; houder van 39 wereldrecords.

12/50 P.K. Kopplemotor, 68 m.m. boring, 103 m.m. slag, 1496 c.M³. cylinder-inhoud, 4 versnellingen. Gegarandeerde snelheid 120 K.M. Benzineverbruik 1 op 10. Vierwielremmen.

1926

STAND No. 65.

Automobiel Import en Handelsonderneming, Rijnstraat 86, Arnhem.

1 Alvis 12/80 sport race-wagen met aandrijving op de voorwielen, motor voorzien van compressor. De eenige Europeesche wagen met aandrijving op de vier wielen, zeer lage bouw, ballonbanden, chassis en drijfstanen van duraluminium, snelheid gegarandeerd 160 K.M., carrosserie uitgevoerd in gepolijst aluminium.

1928

STAND No. 28.

N.V. Automobiel Import en Handelsonderneming, Nieuwe Kraan 1, Arnhem.

Geeëxposeerd worden de volgende modellen:

| | |
|---|----------|
| 14/75. 6 Cylinder. <i>Alvista</i> . Sport Saloon. Flexible carrosserie. | f 7750.— |
| 12/50. 4 Cylinder. <i>Alvista</i> . Touring Saloon. Flexible carrosserie. | f 6950.— |
| 12/50. 4 Cylinder. <i>Alvis</i> . 4/5 Seater Touring. | f 6200.— |
| 12/50. 4 Cylinder. <i>Alvis</i> . 2 Seater Sports. | |

De 4 Cyl. modellen kunnen alle met 6 Cyl. motor geleverd worden.

1929

STAND No. 36.

N. V. Automobiel Import- en Handelsonderneming, Nieuwe Kraan 1, Tel. 3241, Arnhem.

Alvis-automobielen.

| | |
|---|----------------|
| 12/50 P. K. 4 cyl. <i>Alvista</i> four doors Saloon | f 7000.— |
| 12/50 P. K. 4 cyl. <i>Alvista</i> light Saloon | „ 7350.— |
| 14/75 P. K. 6 cyl. <i>Alvis</i> Atlantic Saloon | „ 7850.— |
| <i>Alvis</i> Voorwiel-aandrijving 4/5 pers. Sports | „ 7950.— |

1948

STAND No. 188a.

Nederlandse Motoren Mij. N.V., Waalhaven O.Z. 1, Rotterdam.

Alvis Fourteen-, 4 cylinder boring, 18.58 hp, boring 74 mm., slag 110 mm, inhoud 1892 cm³, kopkleppen, *Girling*-two leading shoe 4 wielremmen, bandenmaat 6.00 x 16, wielbasis 2.74 m.

Alvis-Saloon 4 portieren, 4 plaatsen.

Alvis-Drophead coupé, 2 portieren, 4 plaatsen.



Als deze trend zich doorgezet zou hebben was Alvis misschien toch nog bij de grote fabrikanten gaan horen.

In 1963 was de prijs van een TD 21 echter al opgelopen naar hfl 35.900 om in 1968 te eindigen met hfl 50.000,- voor de saloon.

In 1989 en 1998 was er weer een stand voor Alvis ingericht op de RAI. Nu echter in het kader van een show van oldtimers. De inrichting was zo origineel mogelijk gehouden en ademde een prettige sfeer.

Onze club had hier mooie stands ingericht zoals je op de foto's kan zien. We hebben in 1989 net als bij British Cars and Lifestyle de 1^e prijs gewonnen. Hier is zeker de basis gelegd voor de ervaring met het bouwen van een mooie stand.

Hans N

Op deze en naastliggende pagina: de clubstand op de Klassieke AutoRai 1998. Vijf Alvisen en een chassis!



1952

STAND No. 29.

De Nederlandsche Motoren Mij N.V., Waalhaven O.Z. 1, Rotterdam.

Een Alvis-type 3 Litre, 6 cylinder 83 b.h.p. bij 4000 omw., boring 84 mm, slag 90 mm, inhoud 2993 cm³, kopkleppen, compressieverhouding 7 : 1, valstroom carburateur *Solex dual*, *Lockheed* hydraulische vierwielremmen, *Girling* telescopische schokbrekers, Super Cushionbanden 6.70 x 15 *Dunlop*, *Burman* stuurinrichting, capaciteit benzinetank 65 liter, wielbasis 2.84 m, gewicht compleet 1475 kg.

Ond. prijs af Rotterdam met carr. Saloon 4-deurs f 18340.—; met carrosserie cabriolet 4 o/d kap, fabr. *Tickford* f 18920.—; in uitvoering sport-roadster met rechtse besturing f 18920.—.

In afwijking van bovenstaande specificatie gelden de volgende gegevens voor de sport-roadster
95 b.h.p. bij 4000 toeren, S.U. carburateur.

1954

STAND No. 32.

H. C. L. Sieberg N.V., Amsterdam, Stadhouderskade 143, Tel. 717944.

Alvis, 6 cyl. kopkleppenmotor, cyl.inhoud 2993 cc, 90 pk bij 4000 omw. per min., 2 S.U. carburateurs, 4 versnellingen vóóruit en één achteruit. Vóór onafhankelijke schroefvering; achter lange, half-elliptische veren; *Lockheed* hydraulische remmen. *Burman* stuurinrichting, Dunlopbanden 6.00-15, inhoud benzinetank 65 l. Wielbasis 2,83 m, lengte 4,64 m, breedte 1,68 m, hoogte 1,60 m, eigen gewicht 1435 kg. Topsnelheid 145 km/uur.

Saloon 4 deurs, f 16.850.—
Cabriolet 2 deurs, f 17.250.—
Alvis, type TC 21/100. Specificatie als boven met uitzondering van: motorvermogen: 100 pk, max. snelheid 160 km/uur.
Saloon 4 deurs, f 17.850.—



Hierboven: de deelnemers aan HistoCar 1989, met in de Speed 25 Henk en Agnes van der Weiden, Maria Visser, Monica Burchard. Verder staand v.l.n.r. Melle Visser, Herman en Elly, Schipper, H. van Venrooy, Paul en Martina van der Velde en Harry Hulshof. Zittend Dick van Dijk en de zootjes Hulshof die de eerste prijs vasthouden!



Alvis in de Tulpenrally



Voor mij een heel nieuwe ervaring: meedoen met de Tulpenrally en dat nog wel in de Vintageklasse in een Alvis!

Samen met Wil van de Ven en mijn echtgenote Eveline Stadermann vertrekken we zaterdag 3 mei per moderne auto met routeplanner naar Annecy; nog niet met de Alvis: die is woensdag al bij JanTinga in Leimuiden afgeleverd om per autotrailer te worden vervoerd.

In Zuid-Duitsland treffen we Bert van den Dool en Wiko Mulder aan op een parkeerplaats langs de weg. Hun Volvo P544 is niet meer van plan om verder te rijden naar later blijkt met een eenvoudige elektrische storing. De volgende morgen rijden ze al weer verder met een inderhaast aangevoerde

vervangende auto. Eveline navigeert bij Herman de Jong in een Bentley uit 1935. Belangrijkste doel: equipe 222 Van de Ven / Koekebakker in de Alvis verslaan. Zaterdagavond staat hij voor ons klaar voor het prachtige Imperial Palace Hotel dat aan het Lac Annecy ligt. Zondag definitief inschrijven, de Alvis voltanken en even testen en weer parkeren tussen de andere vintage-oudjes direct voor het hotel waar maandagmorgen de start van de eerste leg is. Alvis is goed vertegenwoordigd met drie equipes van de 14 vintageklasse deelnemers:

- 222** Wil van de Ven en Frank Koekebakker - Alvis 1936 Speed 20 DHC
- 225** Martin en José Aaldering - Alvis 1937 Speed 25 Labro.
- 229** Ruud Muller en Ruud Muller - Alvis 1938 Crested Special.



Deze drie Alvis automobielen zien er allemaal heel anders uit.

De snelle Speed 25 Labro in "raceuitvoering", de statige Speed 20 DHC van Wil van de Ven, en de chique Crested Special van Ruud Muller. De eerste rallydag voert ons onder een helder blauwe lucht de bergen in ten zuiden van Annecy. De winterjas, handschoenen en leren cabrio cap zijn in de vroege ochtend op 2000 meter hoogte geen overbodige luxe. In de middag loopt de temperatuur op naar 25 graden en wij genieten met open kap van de prachtige wegen door de Franse Alpen. De route leidt ons in een grote bocht weer terug naar het Imperial Palace Hotel.

De eerste dag is nog vrij eenvoudig met weinig controleposten en een korte snelheidstest in de middag. Dat gaat de dagen daarna veranderen; stapje voor stapje neemt de moeilijkheidsgraad voor de navigator toe. Maar natuurlijk ook voor de rijder want er wordt zo nu en dan verkeerd gereden. Het keren op een smal weggetje met de zware Alvis zonder stuurbevestiging vraagt een uiterste krachtsinspanning van de bestuurder. Je moet er wat voor over hebben en de blaren op je handen voor lief nemen.

Na binnenkomst in het hotel is dat weer snel vergeten. Een biertje en een wijntje en daarna aan tafel voor het diner in een grote zaal met 500 man. Alles is in de Tulp is tot in de puntjes geregeld en tijdens het diner bespreken we onze belevenissen van de dag en worden de dagwinnaars gehuldigd. Dinsdag voert ons naar Besancon via de



Martin en José Aaldering in de Alvis 1937 Speed 25 Labro

prachtige binnenwegen door de Jura. De kaarten van Frankrijk zijn allemaal schaal 1:100.000. en met liniaaltje en loupe zijn daar toch verrassend veel details uit te halen..... maar ook veel te missen!

Door enkele domme fouten van mij en een bijna aanrijding is voor ons na woensdag een klassering in de top verkeken. Eveline en Herman staan al een straatlengte voor ons in het klassement en we beperken ons tot het netjes rijden van de route en het verdedigen van de 8ste plaats. We troosten ons met de gedachte dat Noordwijk halen met een Alvis uit 1936 het belangrijkste doel is van onze missie.

Via Colmar in de Vogezes rijden we naar Saarbrücken en vervolgens door de Eiffel naar kasteel Vaalsbroek, en dat allemaal met goed weer op een enkel buitje na. Dit jaar is de te rijden middagroute tussen de Tijdcontroles voor de Vintageklasse vrij, met dien verstande dat de drie T.C.'s wel op tijd moeten gepasseerd.

De eerste dag was dat wel prettig maar de dagen daarna begint het steeds meer te irriteren dat je niet direct naar je hotel door kan rijden. Steeds voor de T.C.'s tot een half uur wachten is te lang; we



Finish Wil van de Ven en Frank Koekebakker in Noordwijk. In de Alvis 1936 Speed 20 DHC

ben ik dat op mijn eigen prestatie: de laatste dagen gingen prima maar Eveline en Herman zijn net niet meer in te halen: zevende plaats en Wil en ik acht.

Het slotdiner met maar liefst 800 mensen aan tafel is ook weer prima georganiseerd.

De Autovisie rallyploeg van Jaco Bijlsma en Diederik Parlevliet zit aan onze tafel en dat inspireert me nog eens extra om dit verslag tot een goed einde te brengen. De Vintageklasse wordt gewonnen door Charles en Jacqueline Serry in een Bentley 1935Speed Six.

Martin en José Aaldering zijn de beste Alvis rijders met een vijfde plaats.

Tot slot van de avond rijdt de winnende equipe van de expertklasse de zaal binnen in een oranje Opel Ascona 1.9SR 1970. Beetje jammer: Ik sta paf ik stamel nog iets van: wat een gemis, wat een gemis: het is geen Alvis!

Frank Koekebakker.

willen liever een lastige route rijden met letters en stempels en alleen het laatste uur het traject naar het Hotel vrijlaten tot de TC-in. Verder niets dan lof over de organisatie en de route!

Zaterdag rijden we eerst door het prachtige Zuidlimburgse heuvellandschap en na een lang stuk A2 tot Vessem via kleine Noord-Brabantse weggetjes naar Vught.

Na de lunch bij sponsor Firezone Oil in IJsselstein rijden we via een test op het vliegveld Valkenburg naar Noordwijk. Op de Boulevard nog een snelheidstest met staande start en stop a chéval en dan door de Finish bij Huis ter Duinen met een kort interview door Bert Van Den Dool.

Hij vraagt: hoe het is als je echtgenote de hele Tulpenrally bij Herman in de auto meerijdt?

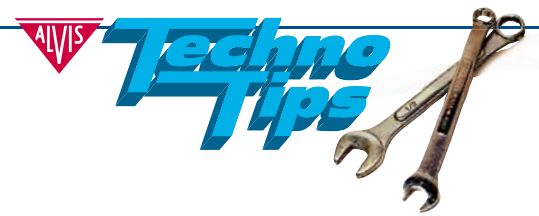
Mijn antwoord is: Herman is heel gelukkig met Vera: Eveline overdag naast Herman in de auto en in de nacht naast mij in bed! En in de avond gezellig met zijn allen aan tafel!

We laten ons de haring en korenwijn goed smaken en maken ons op voor het slotdiner.

De Alvis heeft het fantastisch gedaan en we zijn trots op het oude beestje. Iets minder trots



Koelwater



"In den beginne" was dat gewoon water, met in de winter speciale antivries toevoegingen. Later werd speciale koelvloeistof gebruikt om altijd tegen vorst beschermd te zijn, ook wordt aan die koelvloeistoffen speciale beschermende werking toegedicht. Rood, blauw, groen: je komt koelvloeistof in alle mogelijke kleuren tegen. De kleur dient slechts ter herkenning van de samenstelling en heeft dus niets met de kwaliteit van doen. Water is dus wel een vloeistof, waarmee je kunt koelen, maar is geen koelvloeistof. Zou het daarom geen kleur hebben?

Samenstelling

Koelvloeistof bestaat uit een 50/50 mengsel van water, antivries en additieven. Omdat het antivriespakket bestaat uit (ongeveer) 92% glycol, 5% additieven en 3% water, bestaat 100% koelvloeistof uit 51,5% water, 46% glycol en 2,5% additieven. Het water moet aan een aantal eisen voldoen om geschikt te zijn als koelwater. De zuurgraad, de hardheid, en de hoeveelheden sulfaten,

chlor en andere ongewenste stoffen moeten binnen bepaalde grenzen vallen om kalkafzetting en corrosie te voorkomen.

Er worden twee soorten glycol gebruikt: mono ethyleen glycol (MEG of kortweg EG) en mono-propyleen glycol (MPG of kortweg PG). Het is niet mogelijk om het verschil tussen de twee vast te stellen zonder de hulp van een laboratorium. De additievenpakketten zijn ook verschillend omdat de autofabrikanten verschillende eisen stellen. Grofweg zijn er drie typen: Japanse, Europese en Amerikaanse. Het is daarom niet wenselijk de verschillende soorten koelvloeistoffen te mengen.

Eigenschappen

De antivrieswerking blijft gedurende een lange periode behouden. Nameten van dit vriespunt is met een glycolweger zeer eenvoudig. Een goede waarde betekent jammer genoeg nog niet dat de



Effect van corrosie op achterdeksel kop (links) en thermostaathuis (rechts).

koelvloeistof in orde is. De anticorrosie-werking neemt namelijk tijdens het gebruik af en het koelmiddel verliest hiermee zijn beschermende werking. Het vernieuwen van het koelmiddel is dan ook nodig om een goede anticorrosie te waarborgen.

De maximale gebruiksduur is afhankelijk van het gebruikte anticorrosie-antivries-middel en varieert van 2 tot 6 jaar. De G12 (roze) en G12-plus zijn OAT koelvloeistoffen (Organic Acid Technologie). Deze techniek maakt gebruik van non-depleting inhibitoren, wat zoveel wil zeggen als additieven die zichzelf niet verbruiken om hun werk te doen. Het kan dan ook zes jaar blijven zitten.

Bijvullen

Als er moet worden bijgevuld, gebruik dan het zelfde koelmiddel dat in het systeem zit.

Het verschil tussen de twee glycolen is dat ethyleen glycol giftiger is dan de mono-propyleen glycol. Dit type glycol wordt gebruikt vanwege de verkoop van koelvloeistoffen in supermarkten. Er is verschil in viscositeit (stroperigheid), warmteoverdracht en de hoeveelheid die nodig is om een bepaald vriespunt te halen.

Moderne koelvloeistoffen bevatten MEG, gebruiken een OAT-additievenpakket en speciaal onthard en gezuiverd water. In geval van nood onderweg heb je alleen extra koelvloeistof nodig als je verliest of verbruikt en dan

Plaats van originele overdrukklep



maakt het op dat moment niet meer uit wat je gebruikt, al is het slootwater, iets is altijd beter dan niets. Wel is het zaak zo snel mogelijk weer het juiste spul te gebruiken nadat het probleem is opgelost, door af te tappen en opnieuw te vullen.

Alvis en koelwater

Een mengsel van anticorrosie-antivriesmiddel en water verhoogt het kookpunt met ongeveer 7° C. Door drukverhoging kan het kookpunt nog verder worden verhoogd. Met een veerbelast overdrukventiel in het koelsysteem kan in het koelsysteem een overdruk opgebouwd worden. Het kookpunt van water kan hiermee in moderne auto's verhoogd worden tot wel 120° C, maar daar zijn onze Alvisen niet op gebouwd, weet ik uit ervaring. Het is niet algemeen bekend, dat Alvis al in 1952 ook zo'n systeem had gemonteerd op de 3 liters. In mijn radiateur zit in een kleine opbouw op de radiateur een echt klepje om overdruk op te bouwen en vacuüm te voorkomen. Het werkte



Expansievat onder het spatbord

bedoeld. Kennelijk was het originele klepje ontworpen voor een veel lagere druk. Het expansie vaatje zit er nog steeds uit het zicht onder het spatbord, maar nu zonder overdrukventiel. Het doet uitstekend dienst als overloopvat door in de overdrukklep gewoon een gaatje te boren. De radiateur kan ik altijd tot de rand

niet voldoende, dacht ik en een oplossing was snel bedacht. Sluit een modern expansievaatje aan op het overlooppijpje en klaar is Kees. Niet dus, na het bereiken van hoge temperaturen is met name de bovenbak van de radiateur toch iets dikker geworden dan de ontwerper had

vullen en bij expansie loopt het koelmiddel over naar dit vaatje en wordt ook weer terug gezogen bij afkoelen. Het verlies van koelmiddel bij overvullen van de radiator is hiermee verleden tijd.

Hans Noordhoek

Opgave in de onderdelenlijst

ALWAYS QUOTE CAR NUMBER WHEN ORDERING

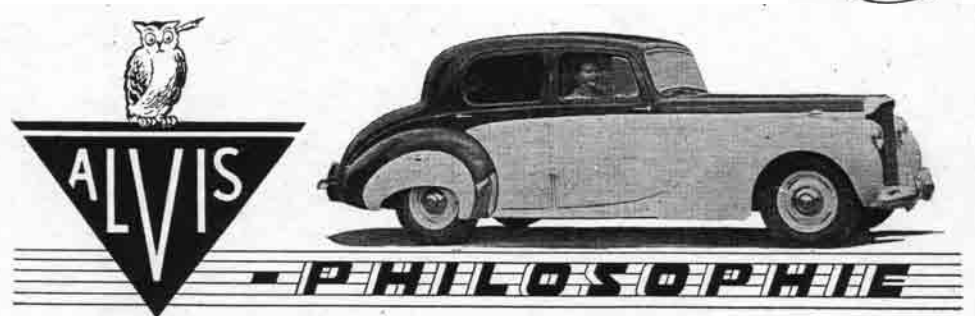
RADIATOR—continued

| Plate | Part No. | Description | No. per Car | Price Each £ s. d. |
|-------|--------------------------|---|-------------|-----------------------|
| J.10 | C.5814 | Radiator hose (inlet and outlet), 5" each | 2 | 2 9 |
| J.11 | C.6027 | " " clip | 4 | 1 6 |
| | for C.5929 and C.7129 | } " release valve assembly | 1 | 4 6 |
| J.12 | C.6572 | Fan cowl | 1 | 8 0 |

ALTERNATIVE ITEMS FOR T.C.21 and T.C.21/100

| | | | |
|--------|--|---|---------|
| C.7132 | Radiator, complete with block, cowl, grille, badge, filler cap, etc. | 1 | 51 0 0* |
| C.7129 | Radiator block | 1 | 16 11 3 |
| C.7130 | " cowl | 1 | 20 10 1 |
| C.7131 | " grille | 1 | 13 8 2 |
| C.7280 | Fan cowl | 1 | 8 0 |

Goud van Oud



Dit artikel stond in 1952 in het blad "AutoRevue".

De foto's waren niet meer te gebruiken en ik heb er gelijkende exemplaren, die uit een brochure van dezelfde leeftijd komen, voor teruggezet.

Bij het overnemen van de tekst, kreeg de spellingchecker het heel moeilijk.

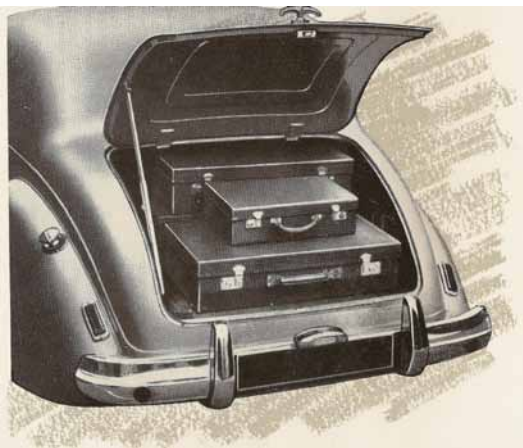
De originele spelling en de leestekens heb ik laten staan, die horen gewoon in het tijdsbeeld. HN.

Alvis Philosophie, 3 april 1952

“Wat kan een auto mij nu bieden dat het rationeel en verantwoord maakt, een twee- of driemaal zo hoge aankoopprijs er voor te betalen als voor andere modellen, die in comfort en prestaties er niet bij achterstaan en die toch ook mooi afgewerkt en royaal uitgerust zijn - zo mooi en zo royaal als redelijkerwijs valt te verlangen van wat per saldo een vervoermiddel en geen bijou of boudoir-artikel is? Komt zo'n hoge prijs in een veel grotere degelijkheid en daardoor veel langere levensduur tot uiting? Of betaal je wellicht een aanzienlijk deel van het bedrag uitsluitend voor de naam en de standing van het merk? Of meer

speciaal voor het prijsopdrijvend effect van productie in kleine aantallen volgens methoden die misschien ook al wegens technische veroudering oneconomisch zijn? Aan de "andere kant is die productie toch weer te groot om louter door gefortuneerde dwazen afgenomen te worden! Het aanschaffen en berijden van die heel dure wagens moet dus bepaald op nog iets anders, op iets méér, dan de hang naar exclusiviteit of - zo men wil - snobisme berusten! Hoe zit dat nu eigenlijk?”

Ziehier, zo kort mogelijk geformuleerd, de strekking van de vragen, welke

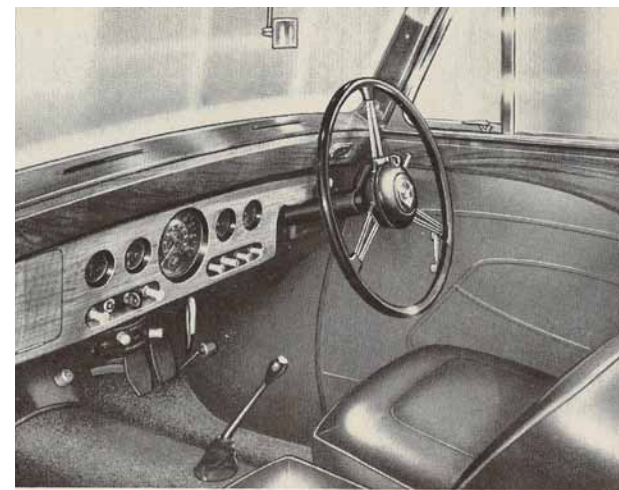


nagenoeg iedere adviserende, neutrale automobieldeskundige bij tijd en wijle tot zich gericht krijgt. Zij hebben, dat worde uitdrukkelijk geconstateerd, gemeenlijk betrekking op nog veel hoger geprijsde typen dan het onderwerp van dit artikel, meestal op Rolls Royces, Bentleys, Daimlers e.d., van 40 à 60 mille, gezwegen van de Italianen of andere Continentalen in of dicht beneden deze prijs categorie, omdat dáárbij over het algemeen een sterk sprekende topprestatie-factor als tenminste gedeeltelijke verklaring voor hun kostbaarheid in het geding komt.

Maar al kost de Alvis dan slechts tussen de 18 en 19 duizend gulden - en dat “slechts” is, bij het tegenwoordige Nederlandse prijsniveau voor wat men in het vak-bargoens klassewagens pleegt te noemen, waarlijk geen ironie!

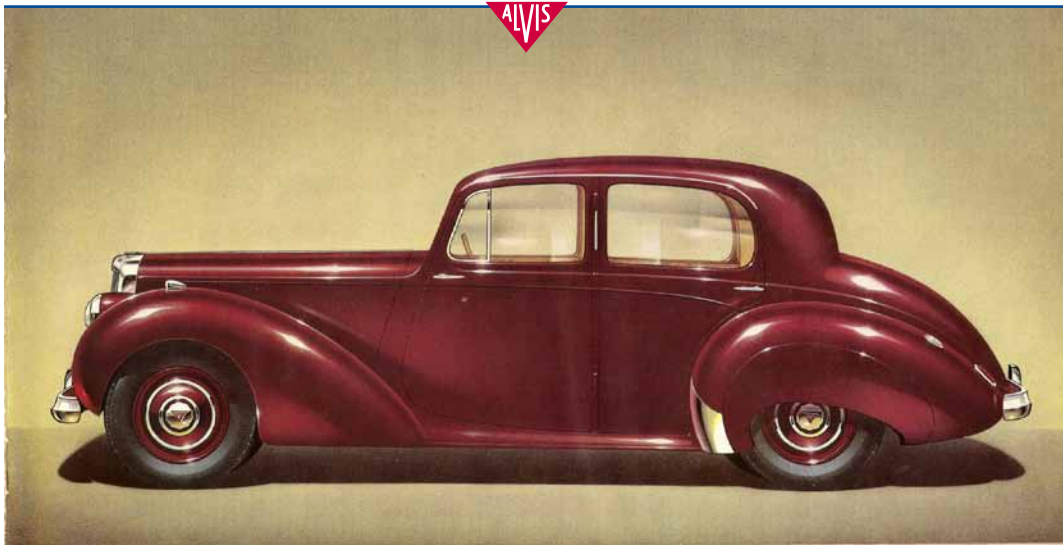
Dit hyper-Engelse merk leek ons niettemin een zeer geschikt object om met de aanhef van dit artikel bij de lezer te worden ingeleid! Want in verhouding tot hetgeen die Alvis de automobilist van 1952 “aan de oppervlakte” biedt, is het er voor bedongen bedrag nog altijd hoog genoeg om vragen van de bovenbedoelde aard aan de orde te stellen

Schrijver dezes verkeert door zijn functie en zijn relaties in de gelukkige omstandigheid, herhaaldelijk automobieltypen uit de internationale topgroep te kunnen berijden. Meestal zijn dat echter of modellen van zo geprononceerd sportief karakter en zo geweldige capaciteiten, dat men hun prijs grotendeels uit die specifieke gezichtshoek moet of althans kàn bezien, of dermate kostbare luxewagens dat zij, nog daargelaten de bekende importbeperkingen, voor onze



lezerskring van wel uiterst gering praktisch belang moeten worden geacht, en wij zo nu en dan alleen iets van onze desbetreffende indrukken vertellen, omdat een doorgefourneerde automobiel-liefhebber zich nu eenmaal ook voor onbereikbare heerlijkheden interesseert!

Met de Alvis echter, hadden we een “klassewagen” te pakken van nog betaalbare prijs en universele bruikbaarheid, en we zijn met meer dan gewone, zij het gereserveerde, belangstelling achter het stuur gaan zitten van een auto, die door de gemiddelde R.A.I. bezoeker met het vernietigende woord: ouderwets, werd afgedaan, een auto die weinig of geen andere attracties beloofde te bieden dan die der kwaliteit, complex van eigenschappen, waarvoor de reputatie van de fabrikant borg staat, maar dat nu niet bepaald een dankbaar onderwerp voor proefritimpresies vormt! Tegenover de typisch Engelse carrosserie-afwerking (en we doelen hier niet op de slappe imitatie in plaat en plastic waarmee bij het moderne massaproduct noodgedwongen moet worden volstaan)



blijkt een min of meer neutrale houding merkwaardigerwijs zeldzaam te zijn. Men vindt "er niets aan" of loopt er warm voor! Automobilisten van de laatste opvatting kunnen bij de Alvis aan hun trek komen; het mooie soepele echte leer van de bekleding en het gepolijste walnotenhout van raamlijsten, instrumentenbord, enz., verschaffen tezamen die indruk van sobere distinctie en rustige behaaglijkheid welke, binnen het kader van serietoetswerk, nog met géén combinatie van textiel, metaalplaat en chroom ten volle bereikt is. En op het dashboard, simpelweg naast elkaar, vijf ronde, duidelijke afleesbare meters in zwart en wit - de snelheidsmeter heel groot in het midden - met daaronder een rij regelknoppen. Geen would-be artistiekeerigheid met neo-gothische wijzerplaten van het puzzle-type, geen snorrepierij die hinderlijke lichtweerskaatsingen veroorzaakt. Inmiddels hebben we, achter het stuur, ook geconstateerd dat ze bij Alvis nog weten dat een autobestuurder niet achterover leunen moet (een inzicht, dat om mysterieuze redenen verloren dreigt te gaan) en wordt verder onze aandacht

getrokken door de eerste voordelen van een carrosseriestijl welke – ondanks het moderniserende effect der gebombeerde en achteraan zijdelings afgedekte spatborden – ontegenzeggelijk een ietwat stijf en hoekig wagenmodel heeft opgeleverd. In plaats van het niet meer onderverdeelde, qua vorm ietwat onbestemde plaatwerk-uitspannel van de hedendaagse pontonvormvoorsteven vertoont zich aan 's bestuurders oog een lange echte motorkap met daarop zowaar een radiatorop als "vizier" en aan weerszijden de beide spatborden goed zichtbaar. De zowel overlangs als overdwars bijna rechte daklijn liet het aanbrengen van een breed en betrekkelijk lang schuifdak toe; naderhand zal nog blijken, dat zelfs een lange passagier op de achterbank kan zitten met zijn hoed op. --'t is overigens treurig genoeg, dat zo iets tegenwoordig speciale vermelding verdient, ook nog bij een wagen van dit formaat!-- en dat de Alvis-combinatie van voorruitstand en bestuurdersplaatsing feitelijk een scherpe veroordeling inhoudt van de moderne tendenz; de rijder gaandeweg verder van een geleidelijk sterker achterover-

hellende voorruit af te zetten. Men vergeet reeds hoezeer deze ontwikkeling van het carrosseriemodel in vele gevallen ten koste van 's bestuurders uitzicht en optisch comfort is gegaan, vooral bij een beregende ruit om van hinderlijke instrumentenbord- of stuurwielreflecties in zo'n sterk hellende voorruit dan nog niet te spreken Overigens staat bij de Alvis ook de achtruit bijna verticaal en dat zal ze doorzichtig houden als "stroomlijn"-eigenaars zo'n tikje tobben met waterdampaanslag of sneeuw.

Bij het rijden met deze Brit doet zich al binnen de eerste honderd meter een verrassing voor!

De vierdeurs Saloon, van een o.i., gelukkig gekozen middel-formaat biedt in elk der drie -dimensies royaal plaats voor vier personen maar preten-deert niet een min of meer nauwe zeszitter te zijn en is, met zijn wielbasis van 2,83 meter ook in de lengte geen "grote slee" (Men merkt dat, apropos, op een heel prettige manier bij het manoeuvreren in druk verkeer, parkeren, etc.).

De kennelijk zeer solide constructie van chassis en koetswerk leidde intussen tot een gewicht van globaal 1600 kg, en ofschoon de zescilinder kopkleppenmotor de allesbehalve krappe inhoud van 3 liter heeft, is een max. vermogen van 83 pk (bij 4000 toeren) heden ten dage vrij laag voor die zuigerverplaatsing en ook het tegendeel van hoog - naar moderne normen - als drijfkracht voor het genoemde gewicht, exclusief inzittenden. Men bereidt er zich dus op voor dat deze

wagen, het sportieve karakter der meeste vroegere modellen van het Huis ten spijt, wel wat aan de trage en luie kant zal zijn..... en dan gaat, bij het gas geven en opschakelen door de versnellingen heen, de Alvis er nota bene vandoor in een tempo, dat onmiddellijk de vraag opwerpt, wat die 83 stuks dan wel voor reuze-paardekrachten zijn! En of de motorkoppelkromme soms een ongewoon gunstig verloop in de lagere regionen heeft, zodat hogerop de prestaties wel aanmerkelijk zullen afzakken? Maar neen, het temperament blijft er in



tot bij hoog toerental en wie daarvan het maximum profijt wil trekken, kan gerust in de tweede versnelling blijven tot ruim boven de 100! De topsnelheid op de prise directe ligt bij 140 heuse kilometers per uur, een vaartje dus, waarbij de meeste speedometerwijzers (als ze dit halen) op zo iets van 155 staan - maar niet die van de Alvis!

Acceleratie van stilstand tot 80 km/u vraagt slechts 12 à 13 sec., tot 100 18 à 19 sec! Aan de andere kant is het, om

vlot op te trekken, geenszins nodig om de vierversnellingsbak (met synchro-mesh op de hoogste drie) uitgebreid te bespelen, hoe zeer men hiertoe ook wordt aangelokt door zo'n direct werkend knuppeltje-uit-de-vloer, waar tegenover het best' geconstrueerde schakelmechanisme met stuurkolomhandle nog altijd een droeve concessie aan driepersoonsvoorbank-bezetting en..... de mode betekent!

De motor trekt namelijk reeds stevig en soepel bij opmerkelijk lage toerentallen - zij het niet geheel zonder pingelen op Nederlandse benzine - zodat men de Alvis desgewenst "op zijn Amerikaans" rijden kan.

Naar onze mening is deze krachtbron trouwens ook in andere opzichten een juweel: trillingsvrij, geruisloos en met een mooie stationnaire gang.

Dat ze voortaan ook met twee carburators en 7 pk extra wordt geleverd, vinden we interessant - maar lang niet zo interessant als we oorspronkelijk "op papier" veronderstelden!

Constructieve buitenisigheden vertoont de motor (met een krukas op zeven lagers) net zo min als het chassis, dat een zeer stijf kokerbalkframe heeft, onafhankelijke voorwielophanging met schroefveren en een torsiestabilisator, hypoid achteras met half-elliptische veren in hoezen, telescoopschokbrekers rondom en hydraulische remmen met twee primaire remschoenen per voorwiel.

Dat een wagen van dit genre en deze afkomst voortreffelijk op de weg ligt, neemt men bijna als vanzelfsprekend aan, doch enkele aspecten van deze veel-omvattende eigenschap kunnen nog wel wat commentaar gebruiken.

Het stuur maakt een meer "directe" indruk dan uit de feitelijke overbrenging volgt (tussen de 3,5 en 4 slagen voor de maximale wielzwenking van links naar

rechts), is sterk zelf-centrerend en zeer gevoelig, dit laatste in die zin dat de wagen heel nauw naar het stuur luistert en de rijder a.h.w. in contact blijft met de weg- en wielsituatie zonder echter van hinderlijke reacties in het stuurwiel last te hebben. Een stuurinrichting van dit type - men vindt ze bij Europese klassewagens wel meer - geeft uitstekende resultaten in handen van iemand die van rijden weet en houdt; de onverschillige "stuurwieldraaier" met weinig feeling zal, wellicht onbewust, over het algemeen de voorkeur geven aan een stuuruitvoering die minder attentie vraagt, doch rijkunst ook minder tot haar recht doet komen! De voorvering is een ietsje aan de "harde" kant, maar met een zo dadelijk te noemen voorbehoud, uit comfort-oogpunt toch nog ruim voldoende schok-absorberend, terwijl dit veringskenmerk waarschijnlijk in belangrijke mate er toe bijdraagt dat de Alvis onaangetast blijkt te zijn door de moderne kwalen van zo menige toer-althans géén sportwagen: wippen op golvende wegdekken, zwaaien en met-de-banden-gillen in de bocht. De bandenspanning komt er kennelijk nogal op aan en ten aanzien van het enige punt van betekenis waarop wij critiek hadden - een voelbare voortplanting van voorwielstoot-"restantjes" tot in de voorcompartimentvloer - werden onze bezwaren voor drie-kwart weggenomen door een vermindering van de wat te hoog blijkende voorbanddruk, welke vermindering géén schadelijke neven-verschijnselen op ander gebied tengevolge had.

Tja, en dat is dan de Alvis, voortbrengsel van een oude fabriek met een rijke traditie, die in dit ontwerp geheel tot zijn recht komt.

Van Wamelen

Voertuig tijdelijk niet gebruiken; schorsen (online)

U kunt de WA-verzekering, de motorrijtuigenbelasting en verplichte APK (indien van toepassing) tijdelijk stopzetten. Daarvoor moet u uw kenteken schorsen. Voldoet u niet meer aan deze verplichtingen, zonder uw kenteken te schorsen, dan krijgt u een boete.

Een schorsing duurt maximaal 1 jaar en gaat in op de dag dat u de schorsing aanmeldt. Na 1 jaar loopt de schorsing automatisch (kosteloos) af.

Onze leden rapporteerden in het verleden regelmatig problemen ontstaan door de 100% bestandscontrole bij einde-schorsing, import en uit-bedrijfsvoorraad. Als je op dat moment niet aan alle voertuig-verplichtingen hebt voldaan, dan ontvang je per kerende post de boete in de bus. Soms is het effectief onmogelijk om aan je verplichtingen te voldoen, soms wordt je onevenredig zwaar gestraft voor een bureaucratische onvolkomenheid en bovendien is er een rechtsongelijkheid omdat je met een 'gewoon' verlopen APK 2 maanden ongekeurd langs de weg mag staan voordat de bon valt.

Voor wat betreft de APK is FEHAC in overleg met de RDW een goede oplossing overeen gekomen.

Bij 'einde schorsing', import en 'einde-bedrijfsvoorraad' komt er een '60 dagen parameter' in het systeem. D.w.z. effectief een **60-dagen wachttijd voordat het voertuig in de registercontrole komt**. Gelijk aan een 'gewoon' verlopen APK.

Verzekeringsplicht

Achter de schermen wordt gewerkt aan een oplossing met betrekking tot de verzekeringsplicht, deze regeling laat nog even op zich wachten.

Vooraf een schorsing verlengen met behoud van schorsingsdatum

Het is nu zowel online als op het post-

kantoor mogelijk om 6 weken 'vooraf' een schorsing te verlengen, zonder tijd in te leveren. Dus, met behoud van de schorsingsdatum. Het is nu dus mogelijk om direct je schorsing te verlengen als je de herinneringsbrief ontvangt - 6 weken van te voren. Administratief wordt deze aanpassing door de RDW verwerkt.

Belangrijk

Een geschorst voertuig mag niet op de openbare weg rijden of staan.

Als u de schorsing beëindigt binnen 1 maand na het begin van de schorsing, moet u alsnog motorrijtuigenbelasting betalen over de periode waarin het kentekenbewijs was geschorst.

De Belastingdienst stuurt u dan een naheffingsaanslag.

Na de schorsing kunt u zelf de verzekering stopzetten. De RDW geeft aan de Belastingdienst door dat het kenteken is geschorst. De motorrijtuigenbelasting stopt dan automatisch.

U mag met een geschorst voertuig voor de APK naar een APK-keuringsstation rijden. U moet dan de afspraakbevestiging, met daarop de tijd, bij u hebben en het voertuig moet WA verzekerd zijn. U mag alleen rond de afspraaktijd rijden van uw woonadres naar het adres waar u de APK-keuring laat doen.

Controle tijdens APK-keuring

Zorg dat u bij het APK-station bij afkeuring een officieel afkeuringsbewijs hebt. Hiermee kunt u schriftelijk aantonen dat u uw voertuig op die dag hebt laten keuren.

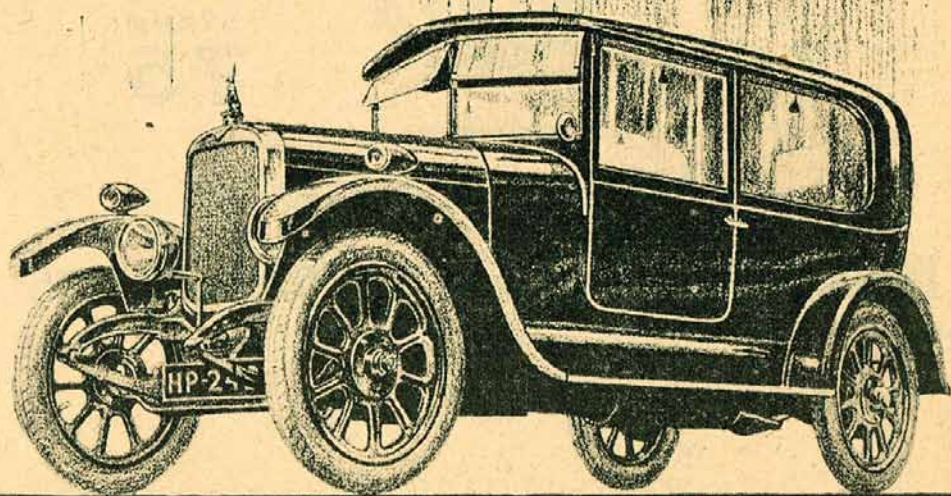
Schorst u een voertuig, binnen 1 jaar na het begin van de vorige schorsing, dan betaalt u het 'hoog tarief' (schorsen binnen een jaar na ingangsdatum laatste schorsing). Het hoge tarief geldt niet voor voertuigen van 15 jaar en ouder, motorfietsen en brom- en snorfietsen.

If you miss the

You miss the MASTERPIECE OF THE SHOW

**BRITISH
& BEST**

The famous British winner
of the International 200 miles
light car race at Brooklands,
13th October, 1923, at an
average speed of
93.29 m.p.h.



STAND 23

**ALVIS CAR &
ENGINEERING Co. LTD.
COVENTRY**

H.P.