

TRIANGEL

Power with beauty,



Speed with grace

oktober 2014 98

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND



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 naar: redactie@alvisocn.com
Tekst in Word (.doc of .docx).
 Achter elkaar doortypen, harde returns
 alleen bij nieuwe alinea.
Foto's: kleine selectie met foto-onderschrift.
 Bewaar als .jpg file, grootte 300 dpi,
 (± 1600 pixels hoog of breed).
 Bij veel of grote foto's:
 Via www.wetransfer.com 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. 99
 Uiterlijk 30 november 2014

- **Chairman's Column**
- **Van de redactie**
- **Familieberichten**
- **Evenementenkalender**
- **Zes-daagse Tiroler toertocht**
Tom en Rosalie Gatsonides
- **Barnfind**
Coen van der Weiden / HN
- **Herzberger rally**
door Tom en Rosalie
- **40e Graber bijeenkomst**
Lutz Burchard
- **Naar de Elzas en Bourgondie**
Jan Maarten en Caroline ten Bos
- **Concours d'Elegance 2014**
door Hans van Tongeren
- **De 5e herdenkingsrit Circuit des Ardennes**
Simon van Oostveen
- **Reacties op het RAI-artikel**
- **Eagle Rally Weekend**
Bert Kramer / Martin van der Velde
- **Zekering vervangen**
Tom gatsonides
- **Crossing Borders Nummer 7**
Sandra van der Weiden
- **Het bouwproject ALVIS Speed 25 Labro**
Martin Aaldering

Voorplaat:
 TA14 van Simon van Oostveen vooraan
 een mooi rijtje tijdens de Eagle Rally.
Middenplaat:
 Hans Noordhoeks TA21 Dhc voor Hotel
 Kasteel Bloemendal tijdens Crossing
 Borders.

Triangel is een uitgave van de
 Alvis Owner Club Nederland



Chairman's Column

Wat heb jij gedaan deze zomer?

Misschien zal het jullie opvallen dat ik maar weinig papier gebruik (verspil) met mijn column, maar dat heeft een reden. Onze zeer gewaardeerde redacteur wordt overspoeld met kopij voor de Triangel. (Wacht, dat is heel gevaarlijk wat ik daar schrijf. Jullie zouden kunnen denken: waarom zou ik nog tekst aanleveren en lekker achterover gaan leunen.) Zijn vraag was daarom of ik in deze Triangel mijn tekst wat in zou kunnen korten, en dat doe ik met liefde en plezier. Mijn aanhef van dit stukje zal ik daarom niet verder toelichten, dat zullen jullie zelf waarschijnlijk wel doen

met al de fraaie artikelen die verder in dit blad geplaatst worden. Het is voor een nieuwe redacteur hartverwarmend om gevoed te worden met voldoende tekst voor het blad. Komt het misschien door zijn uitspraak: "geen tekst geen Triangel"?

De titel van de column dekt niet de lading, maar ik wil jullie toch laten weten wat en waar ik eigenlijk over had willen schrijven. Tot ziens bij de Indian Run of tijdens de High Tea.

Met vriendelijke groeten,
 jullie voorzitter,

Anton Brouwers



Van de redactie







Er wordt wel eens gezegd, dat onze club vergrijs, maar daar merk ik niets van. In mijn rol als redacteur kan ik maar één ding constateren, we zijn een club met actieve leden en we hebben een mooie zomer achter de rug. Jullie hebben namelijk zoveel enthousiaste artikelen opgestuurd over de mooie tochten die samen gemaakt zijn, dat ik zelfs een aantal vaste rubrieken heb moet verschuiven

naar T99. Op deze wijze is redacteur spelen een heel plezierige taak. Op de foto's uit de begin jaren van de AOCN in T97 is ook heel positief gereageerd. Bij voldoende ruimte ga ik dus een rubriek "Uit de oude doos" plaatsen met foto's uit de begin jaren van onze club. Hopelijk herkennen we elkaar nog!
 Hans.

Familieberichten

De volgende nieuwe leden hebben zich in 2014 aangemeld:

-  **Roel Masmeijer**
-  **Willi Pütz**
-  **Henk Beentjes, ons eerst lid uit Sint Maarten.**
-  **Frederike van Tongeren – van Nieuwenhuizen heeft zich als zelfstandig lid opgegeven, zij krijgt de nieuw verworven Alvis op haar naam staan**

Henk Beentjes woont op Sint Maarten, maar is een aantal keren per jaar in Nederland, zijn nieuw aangeschafte TA 14 Woody Shooting Break staat bij Ab van Egmond gestald.



Hij heeft deze Alvis gekocht van de weduwe Eva van Herman van Velzen, Henk had een speciale band met Herman, dus deze Alvis heeft voor hem nu een emotionele waarde. (Hans van Tongeren heeft in de Triangel een stukje over het bezoek aan Eva Geschreven)



Evenementenkalender



Hier vindt u evenementen zoals gepland voor het jaar 2014. Het jaar is nog maar maar kort, dus profiteer van de kansen om elkaar nog te treffen!

Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
AOCN evenementen: 		
<u>High Tea</u>	23 november	Healey Museum, Vreeland
AOC evenementen: 		
<u>East Anglian Autumn Weekend</u>	17-20 oktober	Felixstowe UK Info: Peter Barrat peter.alvis@keme.co.uk
Overige evenementen:		
<u>London to Brighton Veteran Car Run</u>	2 november	www.veterancarrun.com
<u>Int. Oldtimerbeurs</u>	15/16 november	Autotron, Rosmalen www.oldtimerbeurs.net
<u>47e Essen Motorshow</u>	29-11 tot 7-12	Essen, www.siha.de



Zes-daagse Tiroler toertocht

Met zes echtparen en onze vooroorlogse stalen ros-“vrienden” gingen we van 4 tot 10 mei naar Oostenrijk en Noord Italië.

Ieder jaar moet één van ons auto-minnend echtparen clubje het evenement regelen. Ditmaal een Belgisch echtpaar. Heerlijk om te zien de relaxheid waarmee dat gepaard gaat bij onze zuider burenen. Echt ontspannen. Enkel de planning wanneer we zouden gaan was een heikel punt en vond bijna een jaar voor het afreizen plaats. Wat zijn die gepensioneerde mensen toch druk bezig en is het waanzinnig moeilijk een datum te pikken dat iedereen kan. Ook nu lukte dat niet omdat de Tulpenrally gelijktijdig plaats vond en er enkelen van ons dat competitieve spelletje prefereerde boven ons echtparen uitstapje.

Een ideale transport manier was dat de auto's op de trailer werden gebracht en retour gehaald, en wij met het moderne spul naar het start hotel konden reizen wat vooral bagage technisch een zeer vrouw vriendelijke oplossing is. Zondag 4 mei zo rond vijven kwam iedereen aan en kon er onder het genot



van een goed glas de eerste gezellige gesprekken gestart worden. Grappig wat een ieder toch weer in het afgelopen jaar beleefd heeft, en al gauw werd er een tafelschikking gemaakt met 6 vrouwen aan een zijde en de mannen aan de andere. Het verschil van gespreksonderwerp was duidelijk, de mannen hadden het alleen over auto's en bij de dames was er duidelijk een veel breder interesse, alles kwam aan bod!

Zo genoten we nu al terwijl er geen meter gereden was.

Deze toertocht formule was heel eenvoudig en praktisch; twee hotels waar een “lusje” van ca 200 tot 300 km werd





gereden en een verbinding route van Hotel Oostenrijk naar Hotel Noord Italië. De volgende dag onder zonnige omstandigheden werd er een traject van net 200 km afgelegd. Over mooie asfalt binnenwegen en met hier en daar sneeuw aan de zijkant want de bergpasjes werden wel degelijk genomen. De drie aanwezige Alvissen deden het prima. Ze hadden kennelijk in de winter een zorgzame technische beurt gekregen en liepen naar alle tevredenheid. Ook de volgende dag onder ideale weersomstandigheden een fantastische route door een natuurgebied in zuid Duitsland, waar we tol moesten betalen om over waanzinnig mooie kleine wegen te rijden. De omgekeerde wereld om tol te betalen en een gemiddelde van 25 km/h te mogen rijden! Toen kwam de verbingsdag route. Helaas slecht weer en we moesten over de oude weg van de Brennerpas met erna in Italië de Jaufenpas.

Op de top werkelijk sneeuw en mist – kortom ijzige omstandigheden en dat in een open vooroorlogse auto is toch wel afzien. Des te aantrekkelijker is dan een aankomst in een goed warm hotel waar het kopje thee met zeer veel liefde werd geschonken. De volgende twee dagen weer onder top weer, en uiterst gezellige omstandigheden,



over diverse mooie wijn routes gereden met heerlijke tussenstops waar we van de Italiaanse keuken en elkaar konden genieten. Dit alles in een super relaxed sfeer, wat een contrast vormt met dat van die Tulpenrally mentaliteit, waar naast massaliteit (250 deelnemers!) tijdsdruk en kaartleesproblemen de boventoon voeren en waar de bijrijder (navigatrice) meestal meer haar knieën dan de omgeving bewondert. Dat competitieve kan ook heel leuk zijn, maar als gepensioneerd echtpaar prefereren wij onze vorm van auto uitlaten. Wel moet ik helaas nog vermelden dat we de Alvissen zo hebben bereden dat we alle drie kleine technische storingen hadden die we zelf konden verhelpen. Dan moet je denken aan; Bij achteruit



rijden uitlaat gestoten tegen obstakel en pijp iets verbogen. Door veel warmte tijdens lange steile klim en dan ook nog een

wegversperring met verplichte stop, ja dan is vapour lock niet verwonderlijk. Gelukkig extra pomp gevonden om benzine opvoer te verhogen. Zekering defect met kortsluiting in claxons / benzinemeter / richting aanwijzer.! Maar dat hoort ook bij het berijden van deze vooroorlogse machines. En gelukkig met 6 man als technet en een ieder die iets aan reserve materiaal bij zich heeft - is er altijd wel een oplossing te vinden. We hebben er ontzettend van genoten en kijken nu al weer uit naar ons uitstapje volgend jaar.

Tom en Rosalie.



Barnfind

Bij zo'n titel denk je toch aan een oude Engelse boerderij of een verlaten schuur. Je doet een deur open, die knarst door de roestige scharnieren of je moet een hoop vuil en afval verwijderen om bij je schat te komen.

Vol verwachting klopt ons hart, krijgt dan wel een heel andere lading. Daar kan dat nog hoor ik jullie denken. Niet alleen daar, zelfs in Nederland blijkt het



mogelijk te zijn een "vergeten", maar nog altijd herkenbare Alvis te vinden.

Ons clublid Coen, ja die van het artikel van Sandra elders in dit blad en bekend van zijn continue zoektocht naar Alvis

gegevens, vond recent de TD 21, die op de bijgaande foto's staat, op de sloperij van de Gebroeders De Kinderen in Geldrop.

Restaureren lijkt mij een wat riskante opgave. De kosten overstijgen waarschijnlijk de mogelijke verkoopwaarde, maar je weet nooit wat er nog voor zinvols aan- of inzit. Zelf heb ik vele jaren geleden een sloop TA 21 saloon gekocht en van die hoop onderdelen heb ik al vele jaren plezier. Geeft een goed gevoel een "tweede" auto op zolder.

HN



Herzberger rally

22/23 mei 2014.



Mede door veel werk van enthousiasteling Arno Blokland en financiering door een vijftal auto liefhebbers werd de stichting SVCC (Stichting Vintage Cars and Castles) opgericht, met als doel mensen en bijzondere auto's op mooie locaties samen te brengen.

Daarmee werd de eerste rally voor enkel vooroorlogse auto's in Nederland gecreëerd. Dit eerste evenement vond 22 en 23 mei plaats in het Oosten van ons land en op uitnodiging kon men deel nemen.

Een 35tal equipes reden uiteindelijk deze rit met prachtige vooroorlogse wagens in een geweldige ambiance.

Het startveld werd aangevoerd door zeven Alvissen, gevolgd door zes maal Bentley en vier keer Bugatti. Verder waren er Alfa Romeo en diverse Rolls Royce-Lagonda's - Auburn - Amilcar - MG - Lancia - Chevrolet en ja zelfs een American La France uit 1909 als oudste auto. Kortom een geweldig historische

weergave van het rijdende materiaal uit die tijd, en allemaal goed onderhouden, zowel de auto's als de bestuurders!

Het evenement is de Herzberger rally gedoopt. Dit naar aanleiding van de vrij onbekende Nederlandse rally rijder Eddie Herzberger (1904-1993), die in 1936 in België te Chimay zelfs een heuse Grand Prix gewonnen heeft. Dit is tot heden geen enkele Nederlander gelukt.

De Alvissen waren dus buitengewoon goed vertegenwoordigd met zijn zeven





stuks, terwijl wij zelf deelnamen met de auto die mijn vader gebouwd heeft, te weten - De Kwik, uitgerust met een Ford V8 motor en gebouwd in 1939. Dit vanwege de wens van de organisatie om voertuigen met zoveel mogelijk Nederlandse historie aan de start te krijgen.

Er werd gestart op een bijzondere lokatie bij de familie aan de Stegge te Deventer. Een fraai gerestaureerd en geoptimaliseerd "kasteel" met diverse mooi aangelegde tuinen. Een waar paradijs, het domein van de vrouw des huize's Willemien. Doch voor ons auto enthousiastelingen was de privé "garage" (inclusief de compleet uitgeruste werkplaats!) van de gastheer Anton natuurlijk het meest interessant. Hier wordt

door een in vaste dienst zijnde technet, die alle machinerieën ter beschikking heeft, het onderhoud - herstel en zelfs het opnieuw ontwerpen en bouwen van zijn klassiekers gerealiseerd. Wat een genot om dat te mogen zien! Na de lunch vertrokken we via diverse kleine binnenwegen naar ons hotel; "De Lutte" - Wilmersberg, waar de hele groep overnachtte.



De volgende dag, helaas onder mindere weersomstandigheden, reden we een ochtend traject door het Twentse landschap met een lunch stop op de Havezate Breckelenkamp gelegen in de gemeente Dinkelland. Deze havezate was in de jaren eind 1970 tot een jeugd-herberg omgebouwd, maar in 1991



en positieve verhalen uitgewisseld worden. Deze verhalen waren meestal aan de technische stoere iets wat overdreven kant, maar het menselijke aspect erin ontbrak gelukkig zelden. Tijdens het slotdiner werden de verhalen

gelukkig weer volkomen naar originele staat (17 de eeuws!) terug gerenoveerd tot een prachtig kasteel compleet met Oranjerie waar we weer een mooie lunch kregen voorgeschoteld. Onder steeds betere weers omstandigheden hebben we genoten van het oosten van ons land en kon onze Kwik met de vele Alvissen en al zijn vriendjes heerlijk uitgelaten worden en "spelen" over de bijzondere fraaie kleine binnenwegen. Daar is Nederland nog een echt rijders paradijs. Een feestje voor alle auto's en berijders. Teruggekomen in ons hotel kon de afsluitborrel op het gazon onder een heerlijk zonnetje plaats vinden

wel steeds sterker, maar vermoed dat dat voornamelijk door de wijn kwam en men moest eigenlijk toen alles met een korreltje zout nemen om het leven op zijn reële waarde te kunnen blijven beoordelen. Want iedereen realiseert zich dat we bevoorrecht zijn dat we met zo een groep mensen en auto's deze twee machtig mooie dagen mochten doorbrengen. Wij met onze overige vijf Alvis owners (Aaldering/ van Riemsdijk/Vermeulen/ Rietbergen/ nieuw aangebracht kandidaat lid Eric van Dijk) kijken uit naar het vervolg dat in 2015 moet plaats vinden.

Tom en Rosalie.



De 40e GRABER bijeenkomst van 31/5 - 1/6/2014 in Aargau te Zwitserland

Onze laatste deelname aan een Graber bijeenkomst was al enkele jaren geleden en enige vrienden stuurden me vaak weer een uitnodiging. We konden helaas niet elk jaar, maar ik maakte me dit jaar sterk om er op de veertigste GRABER bijeenkomst wel bij te zijn.

Dat was gemakkelijker gezegd dan gedaan, omdat bij mijn aankondiging dat 'wij' naar de Graber bijeenkomst zouden gaan, van de kant van Christine met onbegrip werd gereageerd.

Quote: "ben je helemaal gek geworden om voor 1,5 dag naar het Zwitserse kanton Aargau te gaan? Heb je wel uitgerekend hoeveel kilometer je op de snelweg moet rijden om er met je Graber te komen en... wat gaat het kosten in Zwitserland!"

einde citaat. Nou, dat temperde mijn enthousiasme behoorlijk. Ik moest echt even bedenken, hoe ik me hieruit kon redden.

's Nachts kreeg ik een zeer goed idee en de volgende dialoog ontwikkelde zich tussen Christine en mij: "Christine, mijn lieveling, wou je niet altijd al een keer jouw vriendin aan de Rijn, je lieve zuster in Augsburg en je neef in München bezoeken...? Ja, natuurlijk, nou, dan rijden wij toch een grote tour - een overnachting aan de Rijn, vervolgens van München naar het Zwitserse kanton Aargau naar de Graber-bijeenkomst en op de terugweg rijden we langs je zuster.

Ha, ha, dat was een goed idee van mij en het werd na enig overleg aanvaard. Dus Alvis vrienden let op, op de verpakking komt het aan!

Nu een paar opmerkingen over de GRABER Freuden. Het is een niet echt georganiseerde vereniging van auto-eigenaren, met historische voertuigen, die allemaal zijn gebouwd door de heer Graber. Er zijn de laatste tijd, ook in de Triangel, genoeg artikelen over de Alvis Graber-modellen verschenen, zodat ik niet in hoeft te gaan op de details, maar feit is, dat Graber van 1926-1969 ongeveer 800 carrosserieën heeft gebouwd voor top van de markt automerken.

Daarom steken "wij GRABER-Freuden" ook de neus is iets hoger in de lucht dan andere Alvis eigenaren.

De lijst van Graber-Freuden in Zwitserland is goed gevuld met ongeveer 85 leden en de lijst van de Engelse leden telt 21 man - waarom Reinhart Dortschy op de Zwitserse lijst staat, terwijl Bert Kramer en ik op de Engelse staan is me niet geheel duidelijk. Voor zover bekend, zijn er nu slechts 2 Graber's in NL.

Vroeg op de zaterdagochtend verzamelden zich 25 Grabers met hun eigenaren bij Schloss Hallwil bij Seengen/Aargau. Wij zagen veel bekende gezichten van eerdere Zwitserse tours, ook de gebroeders Schwarz waren natuurlijk aanwezig en zie, ook Bert en Marjolein Kramer had de reis naar de bijeenkomst ondernomen! Nadat men de onkostenpot gevuld had, (Jan Maarten zou grote ogen gekregen hebben als hij het bedrag gezien had), gingen we aan de koffie en taart (de Zwitserse zijn niet veel beter dan de Nederlandse...) en aansluitend hadden we een rondleiding in het kasteel en een rondvaart op de Hallwilersee.

De volgende dag leidde een goede routebeschrijving ons langs de Hallwiler- en Baldeggersee, langs kasteel Lenzburg en naar het Schloss Wildegg, waar een drankje en bezichtiging van het kasteel waren gepland. Het prachtige interieur werd uitgebreid bekeken. Daarna ging het richting ons hotel, langs de Habsburg naar Schloss Böttstein ons hotel.





De tour was ongeveer 90 km door het prachtige landschap van de Aargau, met vele burchten en kastelen op onze tour, waaruit blijkt dat de Zwitsers altijd al goed waren in het incasseren van geld... Een samenkomst van alle deelnemers met toespraken van de organisatoren werd georganiseerd in de prachtige barokke kapel. U moest de ernstige gezichten zien en er werden zelfs gebeden voor een probleemloze Graber-tour hemelwaarts gestuurd. Toen ging we naar het aperitief met een korte toespraak en informatie

over de Graber-Freunden, gehouden door de energieke voorzitter Eliane Schleiffer, met een promotie van de bekende Daniel Fischlin, die voor de FIVA World Rally 2015 in Zwitserland wierf. Vervolgens genoten we van een uitgebreid diner, gevolgd door een paar glazen wijn, zodat iedereen goed sloiep.

Het programma begon op zondag na het uitchecken met een uitgebreide tour in het noordelijke deel van het Aargau. Hoewel het gisteren vrij vlak was, ging het nu goed helling op en af richting Olten, waarbij we bijna altijd op een hoogte van 500 tot 550 meter reden, langs de "Genussstrasse" tot in Erlinsbach, waar de lunch werd geserveerd. Totale afstand vandaag 62 km.

Dat was het dan. Een klein maar fijn programma met interessante Graber-vrienden, maar het programma was te

Interieur Schloss Wildegg



kort om er vanuit Nederland voor op en neer te komen. Aan de andere kant moet je begrijpen dat dit een bijeenkomst van de Zwitserse Graber vrienden was en het programma niet een grootschalige internationale bijeenkomst moest worden.

Het belangrijkste voor mij waren: de Graber-carrosseriën. Je ogen schieten spontaan vol met tranen bij zoveel moois. Ik zou alle foto's in dit bulletin willen publiceren. Ik wil dus zeggen, het was de reis waard! Ja, en welke vond ik de "mooiste"??? Voor mij was dat de rode Talbot Lago Record. Helaas was de ALVIS die ik het mooiste vind er niet, de TC21/100 super, dus ik twijfelde tussen Bert Kramer's TE 21 en de blauwe TD 21 coupe met nr. 19.

Maar eigenlijk alle ALVIS's waren fantastisch mooi. De terugreis was ook mooi, alleen een beetje lang en mijn kilometerteller gaf dan ook 2.560 km aan na deze reis!

Dank aan die Organisatoren Roland Geiger & Peter Gautschi nebst Frauen!,

Lutz Burchard



Reisje naar de Elzas en Bourgondie juni 2014

Op maandag 6 juni vertrokken Lutz en Christine Burchard, Roel en Nel Bijl en J.M. en Caroline ten Bos in mooi gepoetste auto's naar de Elzas.

We reden met een kleine omweg door Duitsland. Maar waar zijn die Duitsers in vredesnaam mee bezig? De mooiste landschappen worden volgestouwd met windmolens.

De tweede dag bereikten wij ons hotel in Gruebwiller vlak bij Colmar. Dit bleek een prachtig verbouwd landhuis met een grote tuin waar om de paar dagen jazz concertjes werden gegeven.

Aangezien we prachtig weer troffen hebben we daar natuurlijk van genoten en na het diner konden Roel en Nel het dansen niet laten.



Jazzconcertjes in de tuin
Nel en Roel, jong van hart



De volgende dagen heerlijk rondgetoerd en de bekende plaatsen bezocht zoals Colmar (wat een mooi stadje) en natuurlijk Riquewihir (een dorp van 1200 inwoners dat jaarlijks twee miljoen toeristen over zich heen krijgt!). Ook reden we de Route des



Het mooie hotel in Gruebwiller



Chateau du Haut
Koenigsbourg

buiten gegeten en ook hier werden heel wat flessen Bourgogne leeggedronken. Uiteraard bekeken we in Beaune het fantastisch mooie hospitaal Hotel Dieu uit de Middel-eeuwen dat nog tot 1971 als ziekenhuis werd gebruikt. Nog een beroemd wijnhuis bezocht –

Cretes, een prachtige tocht met steile weggetjes door de heuvels en bossen. Heerlijk sturen, remmen en gasgeven. We bezochten Chateau du Haut Koenigsbourg – een bijzonder mooi heropgebouwde ruïne die keizer Wilhelm II cadeau kreeg van de plaatselijke bevolking. Na de zeer grondige restauratie zag alles er zo nieuw uit dat de keizer besloot opnieuw een legertje werklieden in te huren die de opdracht kreeg in de dakgoten, muren en regenpijpen flink veel deuken te slaan zodat het weer een beetje authentiek oogde! Hierna verkasten we naar Beaune naar een heel mooi hotel in eigen park waar Lutz en Christine vaak logeren op doortocht naar Zuid Frankrijk. Heerlijk 's avonds weer

Ook een Alvis?



Riquewihir, 2 miljoen toeristen per jaar!



Chateau de Pommard – waar we een prive rondleiding kregen door de wijnkelders waar 300.000 liter wijn ligt opgeslagen. Onze charmante gids liet ons proeven van diverse wijnen met prijzen vanaf 75,- euro de fles in de verwachting dat eenieder wel een dozijntje mee naar huis zou nemen. Dat viel dus tegen. Weer een mooie rit door de wijngaarden en de beboste heuvels. Tegen lunchtijd op zoek naar dat leuke restaurantje met terras,

maar dat viel tegen. In alle dorpen waar we kwamen – alles dicht! Totdat we in the middle of nowhere met knorrende magen stopten voor een groot smeedijzeren hek om te overleggen wat te doen. Het hek zwaaide open en we lazen op een bord “L’abbaye de la Bussiere – hotel et restaurant”. Dat lieten we ons geen twee keer zeggen. De oprijlaan op totdat we bij een voorbeeldig gerestaureerd klooster kwamen waar op het terras nog mensen zaten te eten. Uiteraard waren we welkom met onze mooie auto’s en hebben we daar een heerlijke en zeer smakelijke middag doorgebracht.



Een kistje Grand Cru gescoord!

Aan onze trip kwam na ca. 12 dagen een einde. We houden er de beste herinneringen aan over. Lutz, Christine, Roel en Nel, dank voor jullie gezelschap en gezelligheid.

Jan Maarten en Caroline ten Bos



Het klooster La Bussiere - heerlijk eten

Concours d’Elegance 2014: wat een Top-weekend!

Het 11e Concours op 21 en 22 juni op paleis het Loo is weer een enorm succes geweest. 22.000 bezoekers is niet mis. Frederike en ik togen vrijdag al naar Apeldoorn om alvast de ALVIS naar de paddock te brengen en om s’avonds het Galadiner mee te maken.



Het is voor ons de 4e keer, dat we mee doen met de Sprint en hadden nu ook het V.I.P. arrangement geboekt, om er eens het hele weekend bij te zijn.

Van het eerste tot het laatste moment hebben we genoten van onze deelname aan het Concours d’Elegance op en rond Paleis ’t Loo in Apeldoorn.

We kwamen tegelijk aan met Karla en Jaap Elzas, (die van de Old Blue Lady?..... ja!) die één van zijn auto’s, zijn Lagonda Pillerless Drophead 1939 plaatste voor het Concours. We hebben er samen een heel gezellig weekend van gemaakt.

Het spektakel begon om 19.30 met de start van de Preview night op het bordes van het Paleis met rijkelijk vloeiende champagne. Daarna werden we achter in de tuinen ontvangen met sfeervolle muziek, mooie dansuitvoeringen en als afsluiting een prachtig verlichte show op het dak van de veranda.

Door medewerkers van Schmidt Zeevis werd een enorme tonijn aangesneden en uitgedeeld, ook oesters

en overheerlijke hapjes kwamen de hele avond voorbij, de glazen werden constant gevuld (en geleegd natuurlijk). Alles zeer geslaagd.

Zaterdag stond de eerste Sprint op het programma. Auto’s, die door de heren Castricum en van Egmond werden goedgekeurd, reden na de briefing een eerste ronde, waarin de remmen getest werden. Niet goed, geen deelname. Een serieuze aangelegenheid dus. De regels voor de sprint waren dit jaar aangepast aan de grote diversiteit van de auto’s.



Het was een sprint met aan het eind de bekende stop à cheval. Er werden drie maal, twee Sprints gereden, waarbij de twee tijden per ronde zo dicht mogelijk bij elkaar





ALVIS

echte Concours d'Elegance stonden dit jaar binnen de hekken op het Basse-Cour tussen de vleugels van het paleis en daarbuiten tentoongesteld.

Een prachtige verzameling van de meest exclusieve en ook heel onbekende, mooie auto's. Maar het moet gezegd worden, de belangstelling voor de sprint was dit keer enorm. Rijen dik stond men de sprinters aan te moedigen (en te fotograferen). Met een zilveren of gouden bandje om je pols en de Sprint-kaart om je nek, ging



Zeven van de tien Alvisen op de stand van de D.V.S.C.C.



moesten liggen. Daarbij is dus niet de snelheid het belangrijkste, maar de kunst om zo gelijkmatig mogelijk te rijden. Nu kon je bewijzen, dat of je auto kent en volledig in de hand hebt.

Het publiek stond in grote getale te genieten van de rijders, die natuurlijk toch probeerden zo hard mogelijk over de oprijlaan van het Paleis te gaan. Spreekstalmeester Bert van den Dool vermaakte het publiek met details over de auto's en de manier van sprinten.

Hoe meer herrie de auto's maakten, hoe beter. Zijn commentaar, dat een Wolseley Hornet Special wel een héél bescheiden geluid maakte, stimuleerde de rijder na de eerste serie sprints zijn uitlaat er onderuit te halen.

Men kwam natuurlijk niet alleen voor de sprints. Er waren zoveel mooie oldtimers te bewonderen. De deelnemers aan het



Hispano Suisa Cabriolet de Ville 1929 van Hans Hulsbergen, de Best of Show.

seerd en een verrassende kwaliteit van alle gerechten. Je gaat je vanzelf een echte V.I.P. voelen.

Een groot aantal deelnemers bleef ook deze nacht weer slapen in Apeldoorn.

Om op zondag nog eens twee series

van twee keer te mogen sprinten.

Over de auto's geen zorgen, de aanwezige bewaking liep graag even met je mee als je nog iets uit de auto wilde halen.

Een rondje alleen over het veld, daar kreeg je de kans niet voor.

Zondag met de prijsverdeling, was de Hispano Suisa Cabriolet de Ville 1929 van Hans Hulsbergen de Best of Show.

Het merk ALVIS was tijdens de Sprint

met 10 auto's het best vertegenwoordigd.

De heren Aaldering, van Egmond, Schipper, Janus, Dommerhuizen, van't Schip, Magermans, Castricum, Hoep, en ik reden de sprint met een Alvis. Wim van Ginhoven reed met een echte racer (geleend van Kranz?).

Frederike was dit jaar weer baanofficial, ook gehuld in een stoere witte overall en met vlag.

Voor belangstellenden, kijk eens op de site van D.V.S.C.C. (www.dvsc.nl) klik aan FOTO'S dan Classicsprint 2014 en aanschouw onze verrichtingen op diverse filmpjes en foto's.

Dit was het, tot over 2 jaar maar weer...

Hans van Tongeren

de verwennerij het hele weekend door. Niet in de rij voor de kroketten of de gehaktbal, maar lekker rustig een broodje haring of zalm halen op het terras van de VIP-tent. De halve kreeften waren niet aan te slepen, verse oesters werden voor je open gemaakt en van een heerlijke dressing voorzien, pizza's werden vers gebakken in echte houtovens. De koffie was heerlijk, maar men schonk net zo makkelijk wijn, bier of frisdrank voor je in.

De deelnemers aan de sprint liepen het risico op een blaastest. Die moesten wachten met de borrel tot na de laatste sprintronde! Op zaterdagavond konden de aanwezige DVSCC-leden zich te goed doen aan een geweldige "Longest night barbecue".

Weer zo goed georgani-

Originele clubstands en mooie sport machines



De 5e herdenkingsrit Circuit des Ardennes

3-6 juli 2014 door Simon van Oostveen

In 1902 was het Circuit des Ardennes een wereldprimeur op het gebied van autoraces. Het was de eerste wedstrijd waarin de deelnemers terug kwamen op de plek waar zij ook van start waren gegaan en ook enige keren bij de toeschouwers passeerden.

Vijf keer moest een traject van 85 kilometer worden afgelegd. Voor die tijd betrof het steeds wedstrijden die van stad tot stad gingen. De wedstrijd is tussen 1902 en 1914 gereden. Erna niet meer. Sinds 2002 wordt de rit eens per drie jaar gereden en deze wordt georganiseerd door de belangrijkste autoclubs van België. Het staat bij ons (van Egmond complex), bekend als een erg mooi evenement dat 4 dagen duurt. De auto's worden in leeftijdsklassen ingedeeld. Er is een officieel diner, een run voor auto's van voor 1920 en een aparte dag voor auto's van voor 1940. Een deel



van onze groep zet de auto op een trailer. Marijke en ik reden op donderdagmorgen weg samen met Andre en Riet om rijdend naar de Ardennen te gaan. Zij in de Alvis, wij in de Triumph TR 2. Het was mooi weer en na Maastricht picknickten wij aan de Maas tegenover de St Pietersberg, of wat daar nog van over is. Tegen de avond kwamen wij in Houffalize aan, waar wij met een man of 20 in een hotel verbleven. Het is een extreem groot hotel wat wordt gedreven door de Waalse socialistische vakbond. De kamers zijn mooi en niet duur. De bediening doet wat denken aan oost blok hotels van voor de omwenteling. Andre en Riet verbleven in een huisje in Wiltz te Luxemburg, ongeveer 20 kilometer verderop. Toen wij in het hotel aan een biertje zaten, kwam er een telefoontje van Andre, dat zij met pech langs de weg stonden. De wegenwacht was onderweg. Andre zou ons op de hoogte

houden. Uiteindelijk kwamen Riet en hij laat bij hun huisje aan, met behulp van een sleepwagen. De auto deed niets meer (geen vonk) en de wegenwacht, volgens Riet een knappe slanke jonge knul, kon er niets veranderen. De volgende morgen werd een reddingsoperatie op touw gezet. Met vier auto's en vier oudere, niet zo knappe monteurs maar wel met

de nodige kennis, kwamen wij bij Andre en Riet aan en werd het probleem te lijf gegaan, wat niet simpel was. Het bleek dat stroom weglekte, omdat er isolatie weg was gesleten in het ontstekingsmechanisme. Uiteindelijk kwam er toch een vonk en werd er met veel creativiteit en ductape een noodvoorziening aangelegd, waarop Ab geen garantie gaf.



Op naar Bastonje waar er terrasjes waren en waar er die dag een run over een kwart mijl was voor automobielen van voor 1920.

Op zich niet heel spectaculair. Zowel de snelheid van de auto's was beperkt, als het tempo waarin het programma zich voltrok.

Tegen de avond werd de deelnemers een receptie aangeboden door de stad Bastonje. Niemand kon de plek goed vinden, maar uiteindelijk werd het toch gezellig, achteraf op een parkeerplaats bij een buurtgebouwtje. Een biertje en wat pinda's en gezellige autogekken uit heel Europa bijeen, die vermaken zich wel. De volgende dag was er een rit uitgezet voor auto's van voor 1940. De Alvis van Andre en Riet werd gespaard voor de rit van de volgende dag. Marijke en Riet gingen een dagje samen op pad en Andre en uw reporter reden in de TR 2 de rit in tegen-gestelde richting, om al het oude spul goed te bekijken.

In de stopplaatsen werden de deelnemers door de stad en/of de plaatselijke midden-

stand gefêteerd en was er de gelegenheid voor het publiek de auto's uitgebreid te bekijken. Jammer was dat die dag het weer wat druilerig was en sommige deelnemers er wat verdronken uit zagen. Uiteindelijk hadden Andre en ik toch een erg leuke dag. Vooral de Bugatti's waarvan er ongeveer 30 waren, maakten veel indruk. Maar ook zeer oude motoren en veel auto's uit de eerste 25 jaar van de autogeschiedenis.

Er waren 3 Alvisen aanwezig voor zover ik heb kunnen zien. In totaal deden er ongeveer 650 auto's mee waarvan er ongeveer 300 van voor 1940 waren. Enkele van de aanwezige auto's hadden aan de ritten tussen 1902 en 1914 meegedaan. Hiervan waren de oude foto's met de auto erop nog aanwezig.

Verder staan er steeds auto's op het centrale plein in Bastonje, waar vervolgens de terrasjes er voor zorgen dat de deelnemers niet verdrogen en elkaar bij de gezelligheid van een drankje kunnen ontmoeten. Kortom alles is aanwezig om een gezellig evenement te creëren,





wat het dan ook werd. Op zondag is de hoofdrit, waaraan iedereen mee kan doen met een auto tot 1970. Wij hadden nr. 350 dus konden redelijk vroeg starten. Wel heb je dan alle oudjes voor je, die je vervolgens de hele dag passeert.

Halverwege kwam het telefoontje van Andre en Riet dat zij weer pech hadden en aan het sleutelen waren. Zij waren van plan na de rit nog vast een stuk naar huis te rijden en in Maastricht te overnachten. Uiteindelijk kregen wij aan het eind van de dag te horen dat zij al rijdend thuis in Amsterdam waren gekomen met een halve koolmonoxide vergiftiging. Bij het ontsteking probleem was er een klap geweest die enkele gaten in de uitlaat hadden gemaakt, waardoor de afvalstoffen het interieur



in kwamen, ondanks alle openstaande ramen. Maar thuis is thuis. De uitlaat komt wel weer in orde. Wij reden verder. Na de lunch reden net 4 Bugatti's weg waar wij bij aansloten.

Een type 35 c, een type 37, een Bressia en een type 40. Allemaal auto's uit de 20er jaren en bijzonder snel. Marijke en ik hebben er een uur achter gereden. Een hele belevenis met snel-



heden van soms 120 km per uur over de smalle wegen van de Ardennen. Het gebeurt niet vaak dat je achter een heel nest van die zeldzame auto's rijdt. Spectaculair. Uiteindelijk kwamen wij weer in Bastonje aan. 's Avonds met de groep weer lekker gegeten. De uitbater van het Italiaanse restaurant raakte bijna overspannen van zo'n grote groep gasten. De volgende morgen ging het grootste deel van de groep al vroeg op naar huis. Een aantal reden nog de andere kant op om naar de Tour de France in Noord

Frankrijk te gaan kijken. Marijke en ik gingen nog even in het nieuw geopende War Museum te Bastonje kijken, waarvoor de organisatie ons vrijkaarten had geven. Tegen de avond waren wij weer zonder problemen thuis. Die dag ging onze TR 2 met de kilometerteller over de 50.000 kilometer grens heen. Zoveel kilometers hebben wij er inmiddels mee gereden door heel Europa heen. De volgende rit is over 6 weken met Riet en Andre twee weken naar Schotland toe.

Simon.

Reacties op het RAI-artikel

Naar aanleiding van het artikel over "Alvis op de RAI" in het vorige nummer reageerde Coen met nog wat aanvullende informatie.

In overleg met o.a. zijn oom Frans Vrijaldenhoven zijn er nog twee foto's boven water gekomen. Op één van de foto's is achter de Jeep de Alvis-stand te zien met een witte TA21 er op. Zelfs de Pennock-stand is ook te zien. Dit model Jeep is volgens Frans met zijn nieuwe



front duidelijk uit 1950. Op de tweede foto is ook een TA21 te zien, maar nu bij de introductie op de Geneva autoshow, maart 1950. Het zou de zelfde auto kunnen zijn. De conclusie lijkt dan ook gerechtvaardigd, dat ook op de Rai-tentoonstelling van 20-29 April 1950 er een Alvis-stand is geweest.

Eagle Rally Weekend

Verslag van de zaterdag 12 juli

door Bert Kramer

Zaterdagmiddag 12 juli 2014 vertrokken wij richting Veluwe op een zeer hete dag. Het verkeer was rustig. De ventilatie in de Graber bleek een probleem te zijn. Ik kon de aanjager niet aanzetten, waarschijnlijk omdat alle schakelaars van het dashboard verwijderd waren omdat dit dashboard in de carrosseriekleur meegespoten moest worden.

Wij waren de eersten die bij "Huis te Eerbeek" aankwamen. Ditmaal mochten wij in het hoofdhuys overnachten wat prima uitkwam. Er was volop tijd om onder de douche te gaan om daarna lekker fris op het terras van een drankje te kunnen genieten.

We kregen de andere deelnemers bij ons aan tafel en we hebben de borreltijd nuttig besteed. Hans en Frederike hadden natuurlijk alles prima georganiseerd zodat we rond zeven uur via een grindpaadje langs een beek naar het restaurant "de Korenmolen" konden lopen. Daar stond een lange tafel gereed om op een druk bezocht terras buiten te kunnen eten. Het driegang menu was prima en ook de wijn liet zich goed smaken. Toch een voordeel om al 's avonds te komen zodat er niet meer gereden hoefde te worden.

Overigens, die aanjager was nu aangesloten op de schakelaar van de reservetank. Voortaan hebben we weer frisse lucht.

Restaurant Grand Café
De Korenmolen



Verslag van de zondag 13 juli

door Martin van der Velde

Eerder dit jaar, toen Hans en Frederike toezegden deze meeting te organiseren, was er sprake van "iets eenvoudigs, één dag, want het is vakantietijd en er komen niet zoveel deelnemers"

Hoe anders de realiteit: Het werd een weekendevenement, er kwamen best veel mensen, de ritten waren schitterend, perfect uitgezet en met leuke bezoeken aan interessante attracties, terwijl er ook nog eens heerlijk geluncht en "gedinnerd" werd!

Met bovenstaande samenvatting zou ik kunnen volstaan, maar voor wie er niet bij was volgt hier toch een wat meer gedetailleerde beschrijving van het zondagprogramma, zodat je beseft wat je gemist hebt en volgend jaar geen reden meer hebt deze meeting over te slaan. Dus jarige schoonmoeders, geplande vakanties en andere triviale excuses worden niet meer geaccepteerd als reden voor afwezig zijn.

Zelfs onze voorzitter en secretaris waren

Alvisloos aanwezig, en wij Paul en Martin eveneens.

Dus zelfs het niet beschikbaar zijn van een clubgerelateerde automobiël is geen geldige reden weg te blijven...

Het succes van deze dag begon al met de foute weersvoorspelling. Het zou buig worden, met zelfs kans op onweer, niets van dat alles, het was gewoon strááálend weer de hele dag. Het voordeel van deze voorspelling was, dat wij vrij baan hadden op de smalle weggetjes en dijkjes, niet gehinderd door slingerende fietsers en voorbij razende motorfietsen. Wij, Paul en Martin, hadden de zaterdagavond ervoor een licht verontrustend mankement aan de stuurinrichting van de TB21 ontdekt. We zijn watjes geworden, want in vroeger tijden sleutelden we de hele nacht dóór om het euvel te verhelpen. Nu keken we elkaar aan en zeiden: "di gaot 'm nie worde".

Het werd dus een andere auto die toevallig net weer rijvaardig was na ruim twee jaar stilstand, Martins Fiat 124 Spider uit '74. Ook een heerlijke zomerauto, wel klassiek maar zeer on-Engels en daardoor dus wél voorzien van een perfecte softtop voor het



geval de weersvoorspelling uitkwam. In de Alvis TB21 waren we niet droog gebleven bij een flinke bui...

Groot was onze opluchting toen er bij aankomst op Kasteel Cannenburg nog drie andere vreemde eenden in de Alvisbijt bleken te zijn. Secretaris André met Riet in een zeer Engelse (BRG) Triumph TR6, toch een erg stoere auto, en niet misplaatst tussen het fraai voor het kasteel opgestelde Alvis peloton. De Speed 20 had een ontsteking aan de ontsteking of zoiets. Voorzitter Anton en Elly moesten zich "behelpen" met een blinkend nieuwe Mercedes cabrio, deze had tenminste stuurbevestiging zodat Anton toch kon rijden ondanks een blessure... Organisatoren Hans en Frederike hadden de (bijna klassieke) Saab cabrio meegebracht, ook met het argument droog te kunnen blijven deze dag, hun Alvis hééft niet eens een kap.

Ondanks ons vroege opstaan waren we de laatsten die arriveerden op de Cannenburg, en zagen behalve de display van glimmend koetswerk geen kip. Het kippenhok bleek zich in de keldergewelven te bevinden, en we vonden de weg door op het gekakel af te gaan. Het werd even stil tijdens het verorberen van het appelgebak en toen Hans van Tongeren uitleg gaf over het dagprogramma. Er volgde een uitvoerige rondleiding door het kasteel, zeer gezellig



en "bewoonbaar" ingericht, maar het duizelde ons van de vele namen en uitleg over de vroegere bewoners.

De rondleiding werd wat ingeperkt, het dreigde te laat te worden voor de lunchafpraak, en we popelden te gaan rijden met het mooie weer.



niet onbemind stukje Nederland, prachtig afwisselend landschap, niet gelaardeerd met zoveel verkeersdrempels als in de regio Utrecht.

De verleiding was groot te stoppen bij een strategisch opgestelde ijscokar, maar we waren op weg naar ons lunchadres en hadden al een appelpunt op, dus toch maar achter de Alvis-stoet aan blijven rijden. Als één groep arriveerden we bij 't Smaller, de eerder genoemde viskwekerij. Een groot complex met diverse kweekbassins en enkele grotere plassen waar veel mensen aan het vissen waren. Zij maakten er duidelijk een dagje

uit van met dit heerlijke weer, en zaten in de blote bast aan het water. Onze groep werd eerst een warm zaaltje ingeloodst om voorgelicht te worden over de in's en out's van de viskwekerij, en zagen een film over het liefdesleven van de zalm en forel.

We leerden dat een zalmforel een gewone forel is die roze voer krijgt en een hoger prijskaartje... Ik ben alle



Frederike maakte van ieders vertrekkende auto een foto bij de slagboom en we begonnen aan de route, richting zalm-forellen-kwekerij. Een voor mij tamelijk onbekend maar zeker



ALVIS

(waar we voor gewaarschuwd waren dat dit een uitlaat kon kosten) en een prachtig stuk route over de dijk langs de IJssel. Inmiddels had ik de plaats naast Lutz ingenomen in de 4.3 Offord om te genieten van het prachtige interieur en rijcomfort. Door de hoge zit voel je je verheven boven het gepeupel...

En wat rijdt dat geweldig, ondanks dat het best een grote koets is heeft het onmiskenbaar het sportieve volbloed Alvis karakter. Lutz blijft in goede conditie door het rijden in deze auto, ondanks de moderne stuurbevestiging is het hard werken!



getallen vergeten, maar het ging over honderdduizenden vissen per jaar in dit bedrijf. Even later liepen we langs de vijvers waar het inderdaad wemelde van de vis, vooral als onze gids wat voer strooide was het een woest gespetter in het water. Het was "al-vis" wat je zag... Inmiddels waren we ook benieuwd hoe het nou smaakte, al deze vis. Het was ruimschoots lunchtijd dus een broodje vis dan maar? We togen naar het restaurant waar het niet verrassend ook al-vis was wat de klok sloeg, er keus was uit een broodje vis of een ander broodje vis, maar inderdaad zeer smakelijk.

Na heel wat geslinger over nog veel meer leuke weggetjes waren we weer in Vaasen bij de Cannenburch.

De auto's werden nu op het voorplein rond het gras geparkeerd en wij parkeerden onszelf onder de parasols voor het koetshuis achter een koel biertje. Uiteraard werden Hans en Frederike door Anton uitvoerig bedankt voor het door hen bijzonder goed georganiseerde weekend met een passend presentje (hier slaat de alzheimer toe, ik weet niet meer wát). We bleven met een gezellige groep

We vervolgden de route nog steeds onder de stralende zon, Paul stapte in bij Lutz die alleen reed in de fraaie 4.3. Het tweede deel van de route voerde ons ook door het schilderachtige Hattem langs de oude stellingmolen en de Eijerdijk (waar Herman en Elly niet thuis waren). We passeerden het Apeldoorns Kanaal en diverse fraaie landhuizen, moesten over een noodbrug



nog voortreffelijk eten in het koetshuis. Waarna we met inmiddels roodverbrande koppen rustig binnendoor over de Veluwe toerden, richting Wijk bij Duurstede.

Hans en Frederike, nogmaals bedankt voor deze geweldige dag, wat zou de club moeten beginnen zonder jullie creatieve inbreng!

Martin van der Velde



Zekering vervangen, hoe moeilijk kan het zijn?

Je blijft er lenig bij, in ieder geval, moet Tom Gatsonides gedacht hebben.



Een Special rijden is in ieder geval een bijzondere sport!

Crossing Borders Nummer 7

31 juli – 3 augustus 2014.

Door: Sandra van der Weiden



Alhoewel geen clubevent, maar een particulier initiatief van Anton en Manfred (voor de zevende keer!) vind ik het toch leuk om er verslag van te doen, ook omdat het voor Coen en mij de eerste keer was.

Jemig, alweer een week later. Alweer een week gewerkt. Maar toch zit Crossing Borders nog vers in mijn geheugen. Waar te beginnen, wat hebben we veel gedaan. Het was wat je noemt een K.N.M.I. lang weekend. Nu denken jullie vast: "Ja, het was heel mooi weer", maar ik bedoel wat anders.

K.N.M.I. staat voor: Kon Niet Mooier Inderdaad! Van A tot Z was het voortreffelijk georganiseerd door Manfred en Unsere Anton en niet te vergeten de vrouwen achter deze organisatoren, Christa en Ellie, ook zij hebben veel tijd en effort gestoken in het geheel. Het was wat je noemt een super weekend! Alles zat mee, we konden in ons bloesje en overhemd open rijden.

De zon bracht bij een ieder een gezond kleurtje aan.

Crossing Borders begon op donderdag 31 juli. Gasten uit Duitsland, Engeland, België en Nederland verzamelden bij het prachtig gelegen Hotel Kasteel Bloemendal In Vaals. Coen en ik, wij arriveerden vrijdagochtend 1 augustus vroeg en sloten ons bij alle gasten aan, vóór de briefing van Anton en Manfred. We werden verrast met een heuse Crossing Borders tas vol handige en ook lekkere zaken: van flesjes water tot een zaklamp die je op je hoofd kunt vast maken om zodoende met je handen vrij onder de motorkap te kunnen werken, wat natuurlijk regelmatig gebeurt met de klassieke auto's! Coen vindt het een superleuk speeltje en loopt dan ook regelmatig met het lampje rond... Christa is jarig vandaag en we zingen uitbundig met elkaar voor haar.

De eerste rit van het evenement leidt

ons o.a. naar het circuit van Francorchamps. Mijn hemel, wat gaan ze daar hard! Ze waren met motoren aan het racen, moet



In de stoomtrein met een glaasje



Veel plezier aan de Hollandse "AOCN" tafel

in de Pits Brasserie. Daarna vervolgden we de prachtige route naar het American Memorial Henri Chapel. Een groter contrast met het circuit kun je jezelf niet voorstellen. De serene rust en het gevoel van respect voor de overleden militairen

er niet aan denken dat je onderuit gaat. Er was dat weekend een treffen van Volkswagen: alle soorten, leeftijden en modellen, velen verlaagd. We hebben onze ogen uitgekeken waar mensen nog mee de weg op durven te gaan.

Het was een sfeer van sex, drugs en rock 'n roll, wij brave en keurige Alvisten pasten daar niet echt tussen. Gelukkig mochten we na een half uur buiten de menigte parkeren. We hadden voor de rondleiding op het circuit een gids en genoten naderhand een heerlijke lunch

van de Tweede Wereldoorlog is bijzonder en indringend. Je wordt er stil van. Ik heb toen het stuur overgenomen en op ons gemak reden we naar het Drielandenpunt Vaals voor een watertje of een ijsje, zó warm was het.

Vandaar terug naar ons Kasteel! Oprissers en een koel glas witte wijn of biertje drinken. Buiten op het terras met grote ronde tafels vermaken alle gasten zich met enthousiaste gesprekken. Binnen staat een lopend buffet klaar waar we ons tegoeed aan doen. Aan onze tafel



hebben we veel schik met elkaar en dat blijft niet onopgemerkt...dat hoorden we positief terug de volgende dag.

Zaterdag 2 augustus was weer zo'n stralende dag.

Na een voortreffelijk ontbijt en briefing snorren we naar Nideggen (Duitsland) waar we de Burg Nideggen bezoeken. Het uitzicht is fantastisch. Vanwege de warmte verschijnen al gauw de echte Duits biertjes, nou ja biertjes: hele vazen zijn het, op het terras.

De lunch hebben we in de Burg. We vervolgen onze wederom schitterende route naar Imgenbroich waar we een Drukkerij museum bezoeken. In twee groepen worden we meegenomen, en ja, daar vallen de eerste druppels.

Dat kon ook niet uitblijven, zo drukkend warm was het op een gegeven moment. En masse worden de open klassiekers bedekt met hun kappen, net op tijd want het water viel met bakken uit de hemel. Binnen in de drukkerij krijgen we na de rondleidingen Kaffee mit Kuchen.

Maar dan wel uit een heuse plaatselijke goede bakkerij. Smullen! Mijn voornemen om het rustig aan te doen dit weekend heb ik op dat moment in de wilgen gehangen! Dan maar bloeden na het weekend. Geen balansdag, maar een balansweek! Het Kasteel verwelkomt ons met zonnenschijn. Oprissers, mooi jurkje en hakken aan, respectievelijk pantalon, jasje en mooi



Alvis als onderdeel van de kunstroute

Blijde organisatoren Anton Brouwers en Manfred Fleischmann overzien een blij gezelschap tijdens het diner



overhemd en we zijn klaar voor het aperitief met heerlijke bubbels en het Gala Diner.

Hoe feestelijk kan iets zijn!

De kwaliteit van de bediening en het aangeboden is uitstekend. Hele prettige mensen die ons zeer ter wille zijn. Er wordt weer geanimeerd met elkaar gepraat en het is al na twaalfen wanneer ik mijn mandje op zoek.

De laatste dag van het lange weekend breekt aan, zondag 3 augustus.

Vandaag ben ik jarig en ook ik word na het ontbijt toegezongen.

Zo internationaal ben ik nog nooit toegezongen, hoewel, ik kan me nog een keer herinneren, in de tijd dat ik vloog bij Martinair, dat de passagiers voor mij zongen, we vlogen toen boven de Atlantische Oceaan richting Chicago! Na de briefing door Manfred en Anton starten we voor de laatste ritten te beginnen naar Simpelveld waar we de Stoomtrein nemen naar Valkenburg en visa versa. Dat was zó ongelooflijk leuk! We zaten in klassieke rijtuigen en we kregen een heerlijk glas bubbels en zoutjes aangeboden door onze organisatoren Manfred, Christa, Anton en Ellie.

Heel feestelijk, een aanrader wanneer je je verjaardag echt op een aparte manier wilt vieren. Weer terug in Simpelveld hadden onze klassiekers inmiddels veel bekijks gekregen. Mensen reageren over het algemeen heel sportief maar de groep die daar regelmatig moeite mee heeft, dat zijn, en ik hoop dat ik niemand tegen de haren instrijk, dé wielrenners. Daar kregen we juist mee te maken toen we onze rit wilden vervolgen. Manfred en Anton hadden alles

tot in de puntjes geregeld en de ritten over en over gereden maar dan toch bedenken ze in Limburg om ineens een wielervedstrijd te organiseren. En toen kwamen we vast te staan. Afzettingen voor de lokale wielronde. En ja hoor, de eerste vervloekingen van wielrenners vielen ons ten deel.

Met name de buitenlandse gasten moesten het ontgelden. Ach ja, normaal gesproken vind ik wielrenners al agressief wanneer je niet acuut opzij gaat wanneer ze als een zwerm op je afkomen, laat staan wanneer je in zo'n mooie Alvis rijdt. Toen we aan de lunch zaten in de Feestgrot in Valkenburg konden sommige buitenlandse mede-Alvisten ons een paar woordjes vertellen die ze te horen hadden gekregen van de wielbrigade... In de Feestgrot stond een heerlijke lunch klaar. Na de lunch vertrokken er al wat Alvisten, vooral mensen die nog een heel eind moesten rijden. Er stond nog een bezichtiging van een Steenkolenmijn op het program maar ook Coen en ik keerden huiswaarts want de volgende dag was het toch weer An die Arbeit! We kijken terug op een zonovergoten en top lang weekend.

Sandra

Het bouwproject ALVIS Speed 25 Labro



Hoe het allemaal zo is gekomen.

In 2011 hebben wij (het grootste deel van) onze bedrijven verkocht in binnen en buitenland en besloten om ons zelf een kadootje te geven: EEN ALVIS MOEST HET WORDEN. Gelukkig kunnen we Herman Schipper hier de schuld van geven.

Een Alvis laten bouwen die zou moeten voldoen aan onze wensen. Een "Project" moest het worden. Het toeval wil dat Herman nog een chassis en gereviseerde motor had liggen en dat zou de basis worden. Jos Moorman was de man met ervaring op Alvis gebied en Maurice

Labro de beoogde carrosserie bouwer. Chassis, motor en een hoeveelheid onderdelen werden naar MOTO Classic in Lobith gebracht en de bouw kon beginnen. Eerst de techniek aangepakt zodat het geheel kon rijden en op de wielen staan. Er was nog niets bekend over de uitvoering, wel dat het een iets luxere (zondagmiddag) sjees moest worden.

Jos kon beginnen met de opbouw op basis van het eisenpakket. Het geheel moest goed rijden, vooral goed remmen en er een beetje leuk en chic uitzien. Een hele opgave als je bedenkt dat vóór de oorlog naar totaal andere zaken werd gekeken. Toen speelden comfort en betrouwbaarheid een grote rol. Oké, chic waren ze ook die Alvissen en dat kunnen we gelukkig nog iedere dag zien.

Kort na aanvang van 'Het Project' werd bekend dat Bert Dolk zijn Alvis Special wilde verkopen. Wij kwamen net terug van een langere rally en het gonsde van de geruchten. Via verschillende kanalen werd het mobiel aangeboden en uiteindelijk belde Bert zelf



en hebben we het monster gekocht. Dat was niet de bedoeling maar zo iets overkomt ons wel vaker. Nu konden we meepraten over diverse eigenschappen van de vooroorlogse ALVIS en dat heeft ons flink geholpen in de keuze van bv de remmen.

Vervolgens een ontwerp voor de koets. De bedoeling was om er een 2 persoons open auto van te maken voorzien van een nooddakje want we worden nog wel eens ernstig nat ondanks het feit dat het maar gemiddeld 7 tot 8 % van de tijd regent. Dus een karretje dat geschikt is voor gewoon lekker rijden, geen "harde" rally's. Gezien de lengte van het chassis is het bijna onmogelijk om even snel te draaien op een landweggetje, hiervoor wordt de andere Alvis gebruikt en die heeft zich in de loop van de tijd ook bewezen.

Goede raad is duur en uiteindelijk hebben we Maarten de Bruin gevraagd.

Als constructeur heeft Maarten zijn sporen verdient door SPYKER op te poetsen en weer in de markt te zetten zodat één of



andere krotenkoker het weer tot de grond kon afbreken. Na zijn SPYKER periode heeft Maarten nog een prachtig ontwerp voor een boot gemaakt en een nieuw soort Segway. Volgens ons de geschikte man. Het duurde even maar er kwam een ontwerp en zelfs Maurice was er razend enthousiast over. Moeilijk te maken door de vele ronde vormen en zonder mallen toch een echte uitdaging.

Gedurende de bouw zijn nog verschillende wijzigingen doorgevoerd om te voorkomen dat het allemaal te uitbundig zou worden. De bouw vorderde gestaag en



Maurice en Haye konden zeggen: wir leben auto's. Regelmatig de reis naar Velp (Grave) gemaakt om horen dat de heren nog wel eens 's nachts wakker schrokken met een nieuw idee of een oplossing voor een bestaand probleem. Er werd ook wel eens iets afgebroken en verandert maar dat hoort er nu eenmaal bij. De keuze van de koplampen bijvoorbeeld is ingegeven door het feit dat de P 100 gewoon te groot waren voor de afmetingen van de neus. Daarom zitten er nu Franse lampen op. Niks Alvis, niks Lucas maar wel passend in het geheel. Misschien komen we nog eens andere tegen maar voor nu is het prima de lux. Uiteindelijk is het klaar en zie je details die alleen ontstaan als je met mensen werkt die er hun hart en ziel instoppen.

Kijk eens naar het gecombineerde scharnier of de ophanging van de deurtjes of de montage van de gedeelde motorkap. Onder de kap ziet alles er gelikt uit en het werkt allemaal.

Nadat alles in elkaar is gezet en passend gemaakt, wordt het geheel weer gedemonteerd. Na veel wikken en wegen weten we welke kleur het gaat worden. Geloof me maar ik heb

vele honderden klassiekers gezien en moeten vaststellen dat het niet eenvoudig is. De bedoeling was dat de vormen het karakter zouden bepalen en niet de kleur. Gelukkig heb ik een grote familie en broer Nico zit in het vak dus uiteindelijk met hangende pootjes naar mijn jongere broertje met de mededeling dat ik het ook

niet weet. Nou hij wist het wel.

"Ik heb hier een auto staan met precies de goeie kleur". Nou ik vond het helemaal niks. Wacht zij hij, ik laat de auto even naar buiten duwen dan kun je zien wat er gebeurt bij daglicht.

Groen werd grijs buiten en inderdaad het was heel bijzonder om te zien wat echt licht met deze kleur deed. Dat is het uiteindelijk geworden. Ook voor mij was het wennen maar nu kijk ik elke dag even in de garage, zet de deuren open en geniet van de schoonheid en het Nederlandse vakmanschap in combinatie met de Engelse techniek waar we uiteindelijk een haat/liefde verhouding mee hebben.

Martin Aaldering





The luxury car which appeals to sporting people

For those who demand the best, either in horse-flesh or horse-power, there is only one car—the ALVIS. Its speed, perfect manners and instant response to every mood make it particularly attractive to sporting people. For this most discriminating clientele, ALVIS build only thoroughbred cars. 1937 Models from £545.

ALVIS

ALVIS LTD., COVENTRY. 'Phone 5501
and BYRON HOUSE, ST. JAMES'S STREET,
LONDON, S.W.1. 'Phone: WHItEhall 8506