

TRIANGEL

Power with beauty,



Speed with grace

april 2015 **100**

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND

FINISH

AR-75-34

ALVIS
Front Wheel Drive

100^e uitgave!
Zie de speciale Jubileum bijlage

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,
(± 1800 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

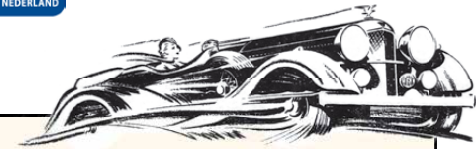
Inleveren kopij en foto's voor de
volgende Triangel no. 101
Uiterlijk 10 juli 2015

- **Chairman's Column**
- **Evenementenkalender**
- **Verslag ALV**
in het Ford Museum te Hillegom
- **Mystery Alvis**
door Bert kramer
- **Jolly Good Show!**
verslag van British Cars & Lifestyle
Martin van der Velde
- **Een apostrof maakt het verschil**
speciaal wijntje, door Jola van Hulst
- **Help mijn man heeft een Alvis!**
door Ivonne van Egmond
- **Vervangen van de snelheids-**
meterkabel *door Rob van Tuijl*
- **Alvis op internet**
Hans Noordhoek

Voorplaat:

*Showpiece op onze clubstand op British
Cars & Lifestyle, Ab's pas verworven
FrontWheelDrive. Onze club kwam als
1e over de finish!*

**Triangel is een uitgave van de
Alvis Owner Club Nederland**



Chairman's Column

Voorjaar 2015

Zeer gewaardeerde medeleden van de AOCN. We kunnen weer van start, voor mij is de ALV elk jaar weer het begin van een nieuw Alvis-jaar.

Nu kan ik niet zeggen dat wij als bestuur tussen High Tea en ALV stilst zitten, zeker niet! Deze periode is echter meer een administratief- of papiertijdvak.

De penningmeester zorgt er voor dat de jaarrekening wordt opgemaakt en stelt de begroting voor het nieuwe jaar op en verstuurt de factuur voor de contributie (heb jij al betaald?). De secretaris werkt de ledenlijsten bij, maakt de agenda en uitnodiging voor de komende ALV en zorgt voor een passende locatie.

En de voorzitter? Die houdt zich ledig met allerlei minder belangrijke zaken! Gelukkig heb ik ook nog een functie als evenementen commissaris, en die vergt behoorlijk wat tijd. 4 x per jaar een rit op poten zetten voor een club met 80 leden, waarvan er 20 à 25 actief zijn is geen sinecure! Vaak verschijnen dan op uitnodigingen steeds weer dezelfde namen van organisatoren, het zij zo. Belangrijker is dat we elk jaar weer een gevuld rittenprogramma kunnen bieden. Misschien heb jij zin en gelegenheid om eens een rit te organiseren?

Op British Car and Lifestyle waren wij dit jaar ook weer aanwezig en het beurs-team heeft zijn beste beentje voorgezet om weer in de prijzen te vallen.

Wanneer jullie dit lezen weten we of dat gelukt is!

We hebben nu ook een mijlpaal of moet ik schrijven een hectometerpaal?

Triangel nummer HONDERD ligt voor je. 33 Jaar Alvis Owner Club Nederland met 100 Triangels, dat is toch een reden om even bij stil te staan. Wat is er zo bijzonder aan het, blijkbaar, magische getal 100? Ik kan een paar verwijzingen aanhalen waarin 100 prominent aanwezig is:

Het aantal jaren in een eeuw, het aantal centen in een voormalige Nederlandse gulden, het aantal eurocent in een euro, de maximumsnelheid in km/uur op een groot aantal autowegen, het aantal graden Celsius waarbij water zijn kookpunt bereikt, nummer 100 is een verholde aanduiding van het toilet en dan de laatste twee, die, naar mijn mening, voor honderd procent van toepassing zijn op de Triangel:

- **Het aantal jaren dat wordt aangeduid bij een ivoren jubileum.**
- **100 procent betekent geheel of helemaal af.**

We lezen nu in nummer honderd van de reguliere Triangel, als extra is er een jubileum Triangel bijgesloten met daarin foto's van de afgelopen 33 jaar. Veel lees- en kijkplezier in beide bijzondere bladen van een bijzondere Club.

Nogmaals dank aan iedereen, die de afgelopen 33 jaar heeft bijgedragen aan de realisatie van dit geweldige blad.

Met vriendelijke groeten,
jullie voorzitter,
Anton Brouwers



Evenementenkalender



Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
AOCN evenementen:		
<u>Fire Flight</u>	26-27-28 juni	IJsselmeer / André Hillebrand
<u>Eagle Rally</u>	16 augustus	Geen organisator. Wanneer niemand bereid is de Eagle te organiseren wordt dit evenement geschrapt!
<u>Indian Run</u>	20 september	Geen organisator. Wanneer niemand bereid is de Indian te organiseren wordt dit evenement geschrapt!
<u>High Tea</u>	22 november	Hans en Frederike van Tongeren Informatie volgt tzt.
AOC evenementen:		
<u>Int. Alvis Day</u>	21-23 augustus	Stratford upon Avon
Overige (Alvis)evenementen:		
<u>Crossing Borders 8</u>	23 - 27 juli	Bad Nauheim Manfred Fleischmann / Anton Brouwers M+31 653217608 E anton@crossing-borders.be
<u>1e Alvis Treffen am Wörthersee</u>	27 - 30 augustus	Velden Oostenrijk Automobil Veteranen Club Austria Hermann Tratnik T +43 4242 289 364 E tratnik.hermann@a1.net
Overige algemene evenementen:		
<u>Nationale Oldtimer Dag</u>	21 juni 2015	Lelystad
<u>British Autojumble</u>	28 juni 2015	Waalwijk



Op zondag 22 februari jl. hielden wij weer ons jaarlijkse ritueel van de Algemene Ledenvergadering, nu in het Ford Museum te Hillegom.

Algemene ledenvergadering AOCN



Uit het gehele land en zelfs ver daar buiten (Manfred Fleischmann) stroomden de leden toe om het jaar 2014 na te beschouwen en de plannen voor het komende jaar vast door te spreken.

Alle huishoudelijke besognes van een vereniging passeren de revue volgens de agenda die de secretaris en de voorzitter hebben opgesteld.

Een dun zonnetje straalt er die dag voorzichtig op los en iedereen begint langzaam aan weer zin in het nieuwe zomerseizoen te krijgen. Hopelijk starten de auto's straks weer.

De ontvangst is zoals gebruikelijk met koffie en appelgebak. De dame van de catering spuit er een flinke toef slagroom op en de Alvis owner leden stralen weer een en al tevredenheid uit.

Om half twaalf worden wij door de voorzitter naar de vergaderzaal geroepen. André leest het jaarverslag van 2014 voor

en wij komen tot de conclusie dat er veel leuke evenementen zijn geweest. 2014 was het jaar dat de Triangel een nieuwe (hoofd) redacteur had, hoewel het woord hoofd er wel afgelaten kan worden, omdat er geen mederedacteuren zijn. De conclusie is dat het blad vrij makkelijk vol met kopij kwam en dat het er prima uit heeft gezien. Een applaus voor Hans en Paul die samen een blad maken waar wij als kleine vereniging trots op mogen zijn.



Een tevreden penningmeester met contante pegulanten.



Vervolgens werden de financiën besproken. Ondanks een licht verlies werd er nog niet besloten tot een contributie verhoging, omdat het idee bestaat, dat onze leden in deze tijden van crisis dit niet kunnen trekken. Aan de penningmeester werd de suggestie gedaan een krantenwijk te nemen. Hij keek daar heel neutraal bij en liet niet het achterste van zijn tong zien.

We zullen zien hoe hij dit gaat oplossen. Bij het punt bestuursverkiezing hielden de leden zich doodstil. Wil er in de loop van het jaar wel eens wat gemor klinken in de gelederen, bij de ALV is daar weinig van terug te zien, omdat men bang is zelf het stokje gepresenteerd te krijgen. Iedereen is blij zoals het gaat. Ja, wij worden allemaal wat ouder en rustiger. Ook de kascommissie is tevreden en keurt de jaarrekening goed.

Er zijn geen opzienbarende suggesties voor het beleid van de komende jaren. Er wordt wel al nagedacht over een evenementencommissie voor 2017, wanneer ons volgende lustrum er weer is. Gegadigden kunnen zich hiervoor aanmelden bij de voorzitter. Voor de evenementen van augustus en september 2015 wordt nog een organisator gezocht. Ook hiervoor kan jij je aanmelden bij de voorzitter.

Er worden ook al plannen gemaakt voor de High Tea in november, kortom er staat weer veel te gebeuren.

Overigens doet zich hier bijna een relletje voor, als Maria zegt dat Oss nogal ver is voor een high tea.

Even lijkt zij met een Friese afdeling van de Alvis ownerclub te dreigen, maar het drijft toch weer over. Gelukkig maar, want wat moeten wij zonder Maria. Het jaarlijkse hoogtepunt van de vergadering is het



Jan Maarten ontving uit handen van Lutz een bijzonder kleinood, een klein beeldje van de God Ganesha, die geluk brengt voor reizigers.

uitreiken van de pechprijs. Deze was deze keer voor Rob en Corine van Tuijl uit IJsselstein die tijdens de voorjaarsrit elektrische

problemen hadden, die achteraf erg bleken mee te vallen. Verder waren er nog wat mededelingen van de FEHAC en bereikten ons nog enkele berichten van over de plas via onze afgevaardigde Coen van der Weiden.

De rondvraag was vrij kort, vermoedelijk omdat de leden trek begonnen te krijgen in de aangekondigde lunch. Wel deed zich nog de vraag voor waar de bekera zijn gebleven, die in de loop van de tijd door de vereniging bij verschillende evenementen zijn gewonnen. Een deel ervan bleek het land uit te zijn gesmokkeld door onze vroegere penningmeester Lutz Burchard. Hij heeft ze in zijn huis in Zuid Frankrijk staan, alwaar hij een Alvis museum heeft. Wie ze wel eens wil



zien kan proberen langs te gaan in de Pyreneeën. De lunch was voortreffelijk en bestond uit heerlijke broodjes, warm en koud en zoetigheden. Erna kon iedereen uitgebreid



kijken naar de nalatenschap van de heer den Hartogh die als transportondernemer een uitgebreide verzameling Fords heeft nagelaten. Met name de vrachtwagentjes zijn leuk. Tijdens de discussie die ontstond bleek wel dat de gemiddelde

Alvis eigenaar een andere auto smaak heeft dan meneer Ford. Eén en ander komt wat lomp over al zijn er in de loop der tijd ook door Ford wel goede technische oplossingen gevonden. Zeker aan de gewone man is door Ford altijd wel gedacht want hij heeft de prijs van auto's wel naar beneden weten te brengen in de vorige eeuw. Rond half 4 was de bijeenkomst weer afgelopen en ging ieder weer huiswaarts. Wij zien elkaar 17 en 18 april weer.

Simon van Oostveen.



In de Rode Kruis Ford troffen Hans en Frederike nog wat menselijke onderdelen aan ...

Mystery Alvis

door Bert Kramer

Van Coen van der Weiden kreeg ik onlangs een mail met een bijlage waar een artikel over een mystery Alvis in stond uit de Onschatbare Klassieker. Omdat ik sinds 1989 eigenaar van deze auto ben werd mij gevraagd wat commentaar te leveren voor deze Triangel.

Iets over de geschiedenis van de TA14. De auto is als chassis (20558) naar België gekomen in augustus 1946. Volgens een

vorige eigenaar Hans Thunnissen is de auto gebouwd door de firma Verplasse. Er is hem en mij geen verdere informatie over deze firma bekend. Ze kochten in 1946 spatborden in Frankrijk die waarschijnlijk door een toeleverancier zijn vervaardigd. Het valt op dat deze met veel meer oog voor details zijn ontworpen. Wellicht waren de spatborden bedoeld voor een Delahaye. De rest van de auto is veel primitiever opgezet. Een onvolkomenheid

Autonostalgie in Den Haag, Scheveningen en het Gooi

Twee jonge autoliefhebbers, Henk Zwart en zijn broer Jaap, waren in de jaren zestig geregeld in Den Haag te vinden, waar Jaap een tekenopleiding volgde en bij een tante in de kost was. Er waren dagen waarop de broers eropuit trokken en onderweg bijzondere auto's op zwartwitfoto's vastlegden. 'We zochten de auto's niet op, we kwamen ze gewoon tegen', aldus de nu 65-jarige Henk. Op deze pagina's staan enige bijzondere en exotische auto's die de broers tijdens hun omzwervingen fotografeerden en waarvan je je nu vertwijfeld afvraagt: waar zijn ze gebleven? ■

In januari 1961 staat deze merkwaardige Alvis ergens in Den Haag langs een stoepwand. Frappant is dat deze AG-06-07 nog staat ingeschreven bij de RDW met als jaar van toelating 1946. Alles wijst erop dat het chassis van de Alvis TA14 is ingekort en voorzien van een home made roadster-carrosserie. Wat zouden we graag weten waar de Alvis zich nu bevindt en in welke staat hij verkeert. Wie weet er meer van?



is dat de deurscharnieren niet verticaal gemonteerd zijn, zodat een geopende deur altijd door zijn eigen gewicht terug valt.

De eerste eigenaar in België is niet bekend. Vanaf 1955 is de heer Ch. Weijmans in de Belgische papieren vermeld.

Hans Thunnissen kocht de auto in januari 1958 van hem, en heeft in april 1959 de auto meegenomen naar Nederland met zijn verhuisboedel. Op een dag reed ik achter een Bentley Mk.VI die ik ook wel eens aan een Singel had zien staan. Ik volgde deze auto om te kijken waar een dergelijke bezitter zou kunnen wonen. Dit bleek te zijn in het Montensbos in een mooie grote villa. Ik sprak de man aan en vertelde terloops dat ik sinds kort een Alvis TD21 uit Zwitserland had. Dit was interessant want de Bentley eigenaar, Hans Thunnissen, had enige weken geleden een interessante, oorspronkelijk Belgische, Alvis Cabriolet uit 1946 verkocht aan een student tandheelkunde uit Groningen.

Ruim twintig jaar later krijg ik een telefoontje van Frank Kuiper, toen de secretaris van de AOCN. Of ik ook belangstelling had voor een viercilinder cabriolet uit 1946. De eigenaar van de auto, J. Berghuis, blijkt tandarts te zijn en woont in de buurt van Almelo. Ik besloot er heen te gaan en ik kreeg een kopie van de papieren te zien. Bij "Type" werd vermeld TA12. Dit was natuurlijk niet mogelijk. De auto had vele jaren niet gelopen, maar de motor zat niet vast. De stuurspel was niet meer dan een halve slag! Deze auto had geen kenteken deel 3. Dit kenteken AG-06-08 was ingetrokken sinds mei 1976.



Het bleek de auto van Hans Thunnissen te zijn. Ik deed een bod op de auto zonder kenteken.

Intussen maakte ik een afspraak met de RDW in Nieuwegein. De directeur hiervan was liefhebber van klassieke auto's. Op de vraag hoe te gaan handelen met de papieren kreeg ik te horen dat het oude kenteken na overleg met de douane weer tot leven gebracht kon worden.

"Kom met de auto naar Nieuwegein, vraag naar mij, je krijgt dan geldige papieren en een geldige APK", dat was de boodschap. Ik had dan een jaar de tijd om de auto weer rijvaardig te maken. Ik dacht dat dit wel mogelijk moest zijn. Goed dat je niet weet waar je aan begint.

Op deze manier kreeg ik in april 1990 een TA14 met een geldig kenteken.

Er was alleen nog maar een volledige restauratie nodig om er iets moois van te maken.

Herman Schipper had goede ideeën om er iets moois van te maken en hij voorzag Harry Frens van praktische tips om het vele laswerk in goede banen te leiden. Ik vond een spuitser die in verloren uren (die hij niet had) aan het werk wilde gaan. De man is drie en een half jaar bezig geweest. Ik vond in Leidschendam een autobekleder die de boel bleek te belazeren. Onopvallende oppervlakken leverde hij af in kunstleer terwijl wij



toch uitsluitend over echt leer hadden gesproken. Echter de kleuren combinatie van de auto bleek toch goed geslaagd.

Ik vond het adres van Hans Thunnissen in België, waar hij na zijn pensioen weer is gaan wonen. Ik vertelde hem dat ik zijn auto had gekocht. We maakten een afspraak bij een schuur in Breda waar hij nog onderdelen op het zoldertje had liggen. Zo kreeg ik het kleine klokje dat in de snelheidsmeter thuis hoort ook. De motor van de TA14 werd onder handen genomen door Jan Roelofs uit Valkenswaard. Roelofs was vertegenwoordiger van een Engelse nokkenas firma. Hij kon dus ook een tweeliter Alvis motor koppelen aan een vijfbak en met behulp van twee SU carburateurs ongeveer vijftig procent vermogen winnen. Op de snelweg kun je dan voorbij de vrachtwagens komen. Het is mij gebleken dat het restaureren

van een "enig" exemplaar niet iets is voor een amateur en dat de weg naar het eindresultaat er een is met zeer diepe gaten. Met de besturing van een TA14 kun je deze gaten nauwelijks missen....

Kijkt men naar de foto uit de Onschatbare Klassieker dan zien we twee Lucas koplampen P100 die direct op de spatborden gemonteerd zijn. Er zijn twee Marchal bermlampen gemonteerd die ik heb verwijderd. Een badgebar is er voor in de plaats gekomen, voorzien van eigentijdse claxons. De zijruiten die konden open schuiven heb ik vervangen door perspex opzetramen die een veel ruimer interieur bieden, maar die ook verwijderd kunnen worden.

Bert Kramer

JOLLY GOOD SHOW!



Het was weer druk en gezellig op de beurs British Cars & Lifestyle in Rosmalen. Het weekend 14 en 15 maart voelde het voor ons, 'het beursteam' als een weekendje Engeland. De voorpret was al maanden daarvoor begonnen met de eerste brainstormsessie bij de Boer'n-Broers Paul en Martin van der Velde thuis. Het team bestond verder uit Handy-André Hillebrand en Bizzy-Hans van derMeijden, bovendien Flitsie-Hans van Tongeren en natuurlijk voor de vrouwelijke inbreng Tough-Cookie-Frederieke.

Wij waren op het idee gekomen het sportieve karakter van Alvis eens voor het voetlicht te brengen. Er zijn inmiddels heel wat Alvis specials in de club, en aardig wat leden doen regelmatig mee met rally's of sprints. Bovendien heeft Alvis een indrukwekkende rol gespeeld in de racehistorie van de twintiger jaren, met overwinningen op Brooklands en Le Mans. De ervaring die werd opgedaan met de racerij werd gebruikt voor het verder ontwikkelen van de productie-modellen en leverde technische hoog-

standjes op als het frontwheel drive model en later 'Britain's best pre-war car', de Alvis 4.3. De bedoeling was met onze clubstand de sfeer van Brooklands van de vroegere jaren op te roepen, een leuke uitdaging!

Wij kregen te horen dat de 'Bentley Room' waar we voorheen stonden inmiddels aan een commerciële stand-houder was verhuurd, maar dat wij een groot deel van de 'Pieck Zaal' konden hebben, samen met de DVSCC die er altijd al staat. Wij weten





Waar beginnen we?

Voorafgaand aan de beurs werd er dus veel geregeld: De auto's die er kwamen te staan, de catering ingekocht voor de standbemanning en gasten, er moesten foto's van de Le Mans en Brooklands races worden ingescand en op poster-

maat afgedrukt en de achterwand van ruim 4 bij 3 meter besteld. Het werd een print van de beroemde twintiger jaren Brooklands scene met twee Alvis racers aan kop. Er moesten cirkels met race-nummers (de bouwjaren) op de auto's komen, het meest geschikte materiaal voor het racetrack over het tapijt gezocht, er werden net echte stroballen gemaakt, (de brandweer houdt niet van echt). Ook werd getimmerd aan een erepodium, een finish opstelling gebouwd, decoratiemateriaal geregeld zoals een krans voor de winnaar (gerestaureerd en opnieuw verguld), een

dubbel magnum champagnefles en een lap kunstgras geleend, en veel gereedschap, ijzerdraad, tape en schroeven bij elkaar gezocht. De dinsdag voor de beurs gingen Paul en Martin alvast spullen halen bij het 'clubmagazijn' van Hans van der Meijden.



het kunstgras brengen van een andere autoclub, en dat was samen met het racetrack en het spectaculaire achterdoek de basis van de stand. Ik kan wel zeggen dat we moe maar voldaan aan het begin van de avond naar huis gingen, overtuigd dat we ons streven, de tweede prijs, zouden halen. We hadden immers al eens de eerste en derde prijs gewonnen!

Zaterdagmorgen de 14e maart kwamen wij bijtijds aan de achterzijde naar binnen, en troffen de overige beursteam-leden en Anton en Elly Brouwers al op de stand. De spotjes brandden ook al, het zag er toch best wel indrukwekkend uit. Direct kwam de loop er goed in met publiek, de meeste belangstelling was er voor het mascotte-haasje op de Frontwheeldrive, hadden we voor elke foto een bijdrage aan de clubfondsen gevraagd, dan was er na de beurs een aardige pot te

Op vrijdag de dertiende (!) trof het beursteam elkaar op oorlogssterkte in Rosmalen en begon vroeg in de ochtend aan de uitdaging uit twee volle aanhangers de stand op te bouwen. Paul was in de open TB21 zonder kachel, wél met bontmuts, gearriveerd en had het niet eens koud. (Het had 's nachts nog gevoren). Ook André was er met de fraaie Speed 20 Saloon als 'reserveauto' om de zaal wat te vullen. Later kwam Ab van Egmond de unieke Frontwheeldrive brengen, de 'winnaar' in onze race-scène. De laatste 'racer' werd gebracht door Martin Aaldering, zijn stoere Speed 25 Special. Goede vriend Jouke uit Oss kwam speciaal



Veel bekijks op stand ...

verteren! Veel clubleden kwamen langs, éénderde van ons ledenbestand ongeveer. Altijd goed voor leuke gesprekken. Wel is het spijtig dat veel andere bezoekers in stille bewondering door de stand schuifelden en ons niets vroegen of wat opmerkten. Ik hoop niet dat we een toech te elitaire uitstraling hebben, mede veroorzaakt door het prijskaartje wat er tegenwoordig helaas aan veel begeerde Alvis modellen hangt...

Er was dit jaar een record aantal Engelse auto clubs, en er waren dan ook meerdere stands met noeste huisvljijt opgebouwd, maar wij dachten toch wel onze tweede prijs te kunnen winnen. We hadden plaats twee op ons erepodium alvast leeg gelaten...

Om half zes begon de standhoudersborrel op het bomvolle centrale terras, er werden nog wat stoelen bijgesleept, en in licht nerveuze toestand werd de prijsuitreiking afgewacht. Martin de Vries begon zijn speech, maar was duidelijk oververmoeid, hij was regelmatig de draad kwijt van zijn betoog. We hadden hem 's middags al gesproken en gehoord wat voor inspanning het fysiek en geestelijk vergt om zo'n beurs op poten te zetten. Ik hoop dat hij het toch nog vele jaren volhoudt!

Uiteindelijk kwam de verlossend uitslag van de jury: Wij hadden **de éérste prijs** gewonnen van de 'kleine' (tot 500 leden) clubs! De jurering werd gedaan door de winnaars van de eerste prijs met de door hen gebouwde (Italiaanse) clubstand op de MECC in januari, dus deskundig. Wie zijn wij dan om aan hun oordeel te twijfelen? Het betekent wel dat we nog steeds geen twééde prijs hebben, dus dat vraagt weer om een herkansing volgende keer...



Spanning op de gezichten ...

Zondag de 15e waren we ook weer op tijd, er was weer volop be'mensing' voor de stand aanwezig uit de club gelederen (ook de inzet van de dames was geweldig), zodat onze secretaris zelfs enige tijd de belendende stand van de DVSCC kon waarnemen. Wij konden ook bij toerbeurt een rondje over de beurs lopen om lekkere dingen te

scoren zoals fudge en shortbread, of het onvermijdelijke zoveelste automodelletje... Kortom, weer een zeer gezellige dag die te snel omvloog! Even voor vijven terug op de stand werd er al wat



maar veel voldoening gevende volle week werk voor Paul en mij (inclusief de beurs zelf). Het is elke keer weer leuk met zo'n geweldig team dit te doen. Niet alleen om het winnen van een prijs, maar ook door de leuke contacten die je hebt met veel bekende en wildvreemde bezoekers die oprecht geïnteresseerd zijn in óns merk. Uiteindelijk gaat het er om bekendheid en goodwill te kweken voor Alvis, onze gezellige club te promoten en

begonnen met opruimen en na vijf uur in tamelijk rap tempo met vele handen de hele stand afgebroken, (ook bedankt Wim en Anneke van Ginhoven) en de auto's in de file voor de lift gezet. Daarna het in de aanhangers pakken met weer veel passen en meten, en die vervolgens in de rij voor de lift zetten. Een geduldzaak... Het was half tien toen Paul huiswaarts toerde met de TB en ik erachter met auto en aanhanger. **Terugkijkend** was het wel weer een inspannende





De "nep" strobelen bevelen goed.



hopelijk ook voor een jongere generatie belangstelling te wekken voor ons erfgoed. Het beursteam denkt er dan ook over om volgend jaar, als British Cars & Lifestyle voor de 25e keer plaatsvindt, weer met een stand present zijn. We kunnen dan een compilatie maken van de vorige presentaties, zodat we er niet zoveel werk aan hebben. Bovendien werd het budget wat onze penningmeester ter beschikking had gesteld dit jaar bij lange na niet verbruikt. Dus misschien tot volgend jaar! (op naar de tweede prijs...)

Martin van der Velde.

Een apostrof maakt het verschil

Een dochter die met haar gezin in Johannesburg woont: dat betekent regelmatig naar Zuid-Afrika reizen om hen te bezoeken.

Omdat Johannesburg en omgeving niet direct aantrekkelijk zijn wat natuurschoon en vakantie-mogelijkheden betreft, worden andere plaatsen in Zuid-Afrika en zuidelijk Afrika, vaak met (klein) kinderen bezocht.

In mei vorig jaar, nu met z'n tweeën, doorgereisd naar de Kaapprovincie en o.a. weer eens ons favoriete stadje Stellenbosch bezocht. Omringd door vele wijngaarden heeft dit stadje een historie die teruggaat tot 1679, te zien in de Kaaps-Hollandse stijl van de huizen. In Stellenbosch is de 'slow (food) market' van 'Oude Libertas' bekend. Toen we die bezochten liepen we in een van de eerste stands aan tegen een wijnmaker, die verschillende wijnen produceerde onder de naam Alvi's Drift. Een associatie met 'ons' automerk was snel gelegd,



sterker nog: ik had in het begin de apostrof niet eens opgemerkt. Prima wijnen, met name de 2009 Drift Fusion!

Een partij laten overkomen om de 100e uitgave van ons blad te vieren?

Jola & Hans van Hulst



Help! Mijn man heeft een Alvis!

En het blijft niet bij één, in de aankomende jaren zullen er nog meer volgen.

Ja, hoe het ging met de eerste Alvis in mijn leven, en natuurlijk dat van Ab.

Voordat ik Ab leerde kennen had ik helemaal geen interesse in auto's, en zeker nog geen rijbewijs op zak (1977, ontzetting van de trein bij de "Punt", lekker rustig op de weg om mijn rijbewijs te halen). Het was toeval dat deze Alvis TA14 DHC Ab zijn pad kruiste. Een Amerikaanse militair die in Duitsland gelegerd was, ging weer terug naar zijn geboorteland en was in het bezit van deze Alvis. Bij een verhuisbedrijf stond zijn huisraad en de auto in stalling voor de overtocht. Helaas overleed de eigenaar en de vrouw wilde de Alvis verkopen, een neef van Ab is dat te weten gekomen en zo kwam deze in ons bezit. Bij een boer waar wij toen in een salonwagen woonden, voor tijdelijk,

wat uiteindelijk toch nog "tijdelijk" 6 jaar duurde, had Ab een stuk schuur gehuurd waar hij sleutelde. Daar is de Alvis in een hoek gezet om de aankomende tijd met het strippen van deze Alvis te beginnen. De auto was rijdend, maar de body had een restauratie nodig, de kap moest ook vernieuwd worden.

Zo is Ab met de restauratie begonnen en was menig uurtje in de schuur aan het hobby-en. De carrosserie werd van het chassis gehaald, zodat deze grondig van roest en andere oneffenheden ontdaan kon worden, het begin was er.

Technisch moest er ook van alles en nog wat vervangen of opgeknapt worden wat Ab zoveel mogelijk zelf wilde doen.

Dat het enige tijd zou duren wisten wij wel, maar zoo lang niet. Om toch te kunnen rijden heeft Ab een Alvis TA14 saloon gekocht om tijdens de restauratie toch te kunnen toeren, en dat hebben we flink gedaan.



Ab heeft de saloon wel van een verse laag lak laten voorzien. Na vele uren bezig zijn met de restauratie komt er een periode van andere belangrijke dingen, een verhuizing en een start van de bouw van de garage. Er moet veel gebeuren, als je voor jezelf



naar de nieuwe plek en de restauratie wordt hervat. Lekker bij de kachel en maar schuren op de spatborden, spuiten, monteren en proefrijden, de remmen werken, motor loopt goed, de linnen kap is gemaakt. Ja en nu? Kilometers maken, toeren heet dat, The Midnight Sun Tour in Zweden, Angouleme, de Provence, en dan nog de vele toertochten in Nederland en België.

gaat beginnen. De bouw gebeurt met heel veel eigen inzet, zorgen dat er nieuwe specie klaar staat voor als de metselaars komen, stenen slepen en ga zo maar door. Dit houdt in dat de restauratie dan een flinke poos stil blijft liggen. De Alvis gaat in losse onderdelen mee

Ab kennende wilde hij toch wel een iets snellere Alvis. Zo kwam er een Alvis SP 25. Deze was sportief en ging lekker snel, iets wat Ab graag wil, snelheid. De SP 25, een "vale gele" kleur, was niet helemaal Ab zijn kleur en moest veranderen in een racing green jasje. Ab was ook begonnen



SP25te prepareren voor deze rally. Hij deed dat met liefde en de cilinderkop heeft het goed gedaan. De Speed 25 is ook veel gebruikt op het circuit in Zandvoort, Assen, kombaan in Montlhery, en dan de trip naar Zuid-Spanje dwars door de

Pyreneeën met Riet en Andre. De drie auto's waar ik nu over geschreven heb, zijn ook de auto's waar ik zelf al heel veel plezier aan heb beleefd, de TA 14 DHC en de TA 14 saloon waren om voor Sinterklaas, bruidsparen, jubilarissen, foto-shoots voor reclame doeleinden enz te gebruiken. De SP25 was om lekker snel door Ab en mij over het circuit te scheuren. En dan komen er nog 2 Alvisen bij Ab's collectie. Een dichte grote auto, een Alvis 4.3, voor als het slechter weer is.

met een aluminium cilinderkoppen project, dit omdat er weinig keus was voor een 2e hands goede cilinder kop. Ab ging dit project aan, gesteund door Dick Leeksa, die het contact had met de gieterij enz. Zijn makkelijke conversatie in het Engels hielp hierbij enorm. Door in te schrijven op een grote rally van Apeldoorn naar Oslo kon een nieuwe cilinder kop uitgetest worden. Als deze kop uit en thuis 9000 km uithoudt is het een goed project. Ab was menig uurtje 's avonds in de garage te vinden om de





Deze heeft aardig veel ruimte, handig om "Joep" mee te nemen als we gaan toeren of naar een meeting gaan. Hij /zij is mooi, maar ik heb er helaas nog weinig over te vertellen, want we hebben hier nog niet veel km's mee gereden en dat zal zeker in de toekomst wel gebeuren. De laatste is een Alvis type FA, een FrontWielDrive, een bijzondere auto. Deze auto heeft gestaan op de beurs

"British Cars en Lifestyle" in Rosmalen, waar hij/zij bewonderd kon worden. Ook over deze auto is nog weinig te vertellen. Ondertussen zijn de jaren voorbij gegaan en hebben wij de 1e Alvis, de TA14 DHC al meer dan 40 jaar in ons bezit, de TA14 saloon is nu in het bezit van Simon van Oostveen en deze heeft, net zoals de SP25 een andere "jas" gekregen.



Yvonne van Egmond



Vervangen van de snelheidsmeterkabel

Onderstaand artikel kreeg ik van Rob van Tuijl. Hoe ik het ook waardeer dat iemand zijn ervaringen wil delen, toch kon ik dit niet plaatsen zonder commentaar van de redactie en dat natuurlijk in overleg met Rob van Tuijl. Ik weet uit ervaring hoe een Alvis-versnellingsbak in elkaar zit en dat de aanpak in dit artikel niet juist is. Nu dan eerst het artikel van Rob en dan wat technisch commentaar van mij.

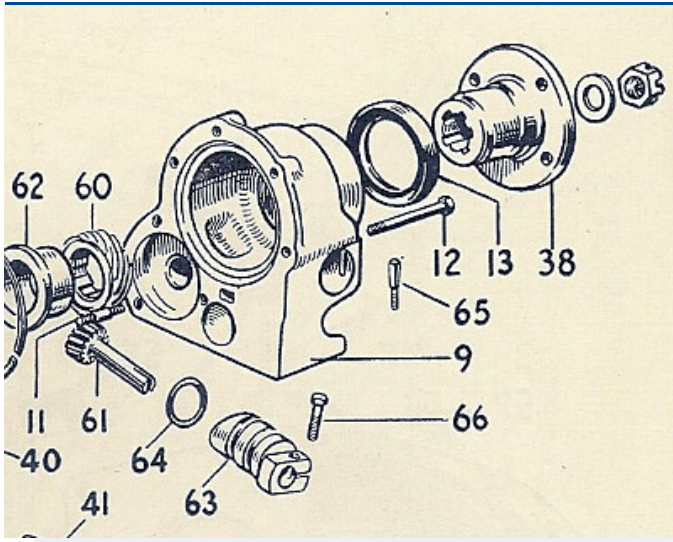
Hoe moeilijk kan het zijn

In maart 2014 was de snelheidsmeter niet meer van plan om aan te geven welke snelheid de TC21 inmiddels had bereikt. De kabel was gebroken. Bij Chris Prince in Engeland een nieuwe kabel besteld die 2 weken later keurig netjes werd bezorgd. Het was inmiddels wel april geworden. Eindelijk, in november werd er tijd vrij gemaakt om de kabel te vervangen. Nu kan ik jullie vertellen dat de oude kabel eruit halen in no time was gefikst. De nieuwe erin zetten ging tot aan de aansluiting op de versnellingsbak ook in no time maar toen begon de ellende. In het aansluitstuk, welke aan de versnellingsbak wordt vastgezet, zit een losse as met daaraan een tandwiel. Wanneer deze as met tandwiel in het aansluitstuk schuift zou je denken, even aan het achterwiel draaien, en hup vastzetten het spul. Nou, dat is jammer. Steeds kregen we het hele spul niet vergenoeg in de versnellingsbak. Het leek wel of de as langer was geworden. Na ongeveer 1,5 uur proberen en de heer aanroepen kwam er iemand op het

lumineuze idee om de as niet helemaal in het aansluitstuk te schuiven maar deze 1 cm terug te halen. Hierdoor kreeg de as ruimte om in de versnellingsbak als ware een knikje te maken. Brilliant, even weer draaien aan het achterwiel, aansluitstuk met de as in de versnellingsbak drukken en, ja hoor, zitten. Het werd nog even spannend of inderdaad de kabel kapot was of de snelheidsmeter zelf. Ik kan jullie verklappen dat er een glimlach op mijn gezicht tevoorschijn kwam toen de meter weer de snelheid aangaf. Op naar de volgende reparaties, Rob van Tuijl

Noot van de redacteur

De opbouw van dit aansluitstuk is goed te zien op de foto (fijn als je veel onderdelen los hebt liggen) en de exploded view. Je ziet het aansluitstuk(63) met de as en het tandwiel(61) er nog in. Als je goed kijkt kan je zien dat de as excentrisch in dit aansluitstuk zit. Dit aansluitstuk zit na montage vast in de bak met een spie(65) en moer. Er naast ligt het afgebroken begin van een snelheids-meterkabel. De aanpak van Rob is niet de gemakkelijkste weg. Het onderdeel met de as en het tandwiel eraan hoeft helemaal niet uit de bak genomen te worden. Gewoon laten zitten. Demonteer alleen het kleine boutje(66) waarmee de snelheidsmeter kabel vast zit en trek hem uit het aansluitstuk. Het gevaar van Rob zijn aanpak zit in de excentrische lagering van de as



Let op de excentrische positie van as (61) in aansluitstuk (63). Beter gewoon laten zitten!

in het aansluitstuk. Dit is gedaan om de speling van het tandwiel(61) met de spiraal(60) op de uitgaande as van de bak af te kunnen stellen. In dit geval was die afstelling te krap. Hierdoor heeft Rob ervaren, dat het aansluitstuk er niet meer in wilde en dat draaien aan de uitgaande as van de bak niet hielp. Als de speling te klein is, gaat hij er gewoon niet in.



Door de as uit het aansluitstuk te schuiven is er vermoedelijk in deze positie genoeg speling geweest mede door de speling van de as in het aansluitstuk om e.e.a. te kunnen monteren. Na het terug drukken van het aansluitstuk is deze speling dan zeker onvoldoende. Werken doet het vast wel, maar of het heel blijft is de vraag.

----- **Advertentie** -----

Ik ben op zoek naar een betrouwbare, uitstekend gerestaureerde TD21 S2 saloon, bij voorkeur met 5 bak. De Alvis krijgt een plekje in de verwarmde garage naast mijn huis en zal uitstekend worden verzorgd. Verder lijkt het mij geweldig om met de Alvis evenementen in binnen en buitenland te bezoeken. Wie helpt mij verder?
Lex Böcker
Reacties naar bockvos@wxs.nl of telefonisch 070-3265522.



Alvis op internet

We mogen dan wel rijden in oude tot wat oudere auto's van een beroemd merk, maar dat wil niet zeggen dat de berichtgeving over Alvis niet meegaat met zijn tijd.

Zelf heb ik recent een flatscreen gekocht. Nee, geen nieuwe voorruit, maar een moderne televisie.

Modern betekent in dit geval, dat je er ook mee op internet kunt surfen. Zelfs "You Tube" is een optie. Op een lange donkere regenachtige middag ben ik wat gaan surfen en wat ik daar ben tegen gekomen, wil ik graag met jullie delen.

Vanzelfsprekend gaat dit natuurlijk ook op je PC, maar op zo'n groot scherm ziet het er toch indrukwekkender uit.

Ik ga er vanuit, dat je You Tube hebt geopend, daarna ga je naar "zoeken" en typt de onderstaande suggesties voor zoektermen in:

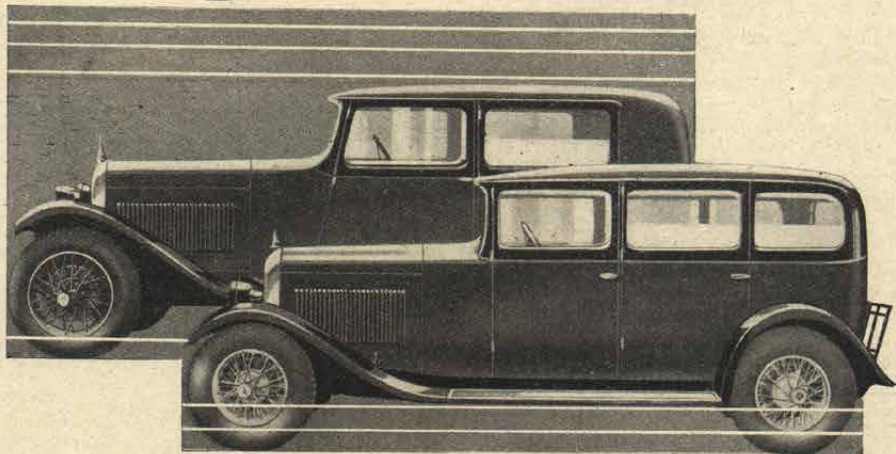
- **Alvis Cars:** dit is een heel algemene zoekterm, maar je vindt dan ook een eindeloze rij van filmpjes en foto's van alle Alvis producten. Vooral leuk op de genoemde regenachtige middag.
- **Dutch Alvis:** je komt dan bij "CRHnews Dutch Alvis Vintage Car Photo-shoot at Downton Abbey". Dit is een opname van de TB14 van Maria en de TB 21 van de gebroeders vlak na het IAD 2014 weekend.
- **Classic Wings and Wheels Gala 2013 Demo 7:** het rijden op het circuit waarbij diverse Alvissen voorbij komen (Paul, Coen, Hans, Frank en nog meer).
- **J M Classics Alvis:** je komt dan bij opnames van de vele Alvis modellen, die zij maken.



Veel plezier met de moderne media,
Hans Noordhoek



The 1931 Policy



of **ALVIS**

THE famous Alvis "Silver Eagle," built to meet the demand of the connoisseur of matters motoring, and an entirely new model in the Alvis "Twelve-Fifty." . . . In these two cars—each the highest attainment in its class—the Alvis Company will meet all the needs of the discerning motorist. See these famous cars at the Showrooms of your local Alvis Distributor or Agent.

**ALVIS CAR & ENGINEERING CO., LTD.,
COVENTRY.**

London Distributors: Henlys Ltd., Piccadilly and
Euston Road, N.W.

There are 150 leading Agents throughout London and the Provinces who will be delighted to demonstrate ALVIS superiority, or, if you prefer, we will gladly arrange for one of our factory representatives to visit you personally

DUNLOP TYRES STANDARD.



master of the king's highway

