

TRIANGEL

Power with beauty,



Speed with grace

september 2015 **102**

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,
 (± 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. 103
 Uiterlijk 22 november 2015

- **Chairman's Column**
- **Van de redactie**
- **Evenementenkalender**
- **Help! Mijn man heeft Alvissen!**
Ellie Brouwers
- **FIVA-World Rally-Zwitserland**
verslag door Jan Maarten ten Bos
- **Crossing Borders 8**
door André Hillebrand
- **Chateau Bleu Belgie 2015**
Toerverslag door Tom Gatsonides
- **Eagle Rally - Breda**
verslag door Rob van Tuijl
- **International Alvis weekend**
verslag door Coen van der Weiden
- **Dat hoort toch niet!**
door Hans Noordhoek
- **Treintje rijden en ritten**
gedachten hierover door
Tom Gatsonides en Anton Brouwers
- **Een kritisch onderzoek van de
Post-War Alvis auto's**
door DH Mitchell vertaald door
Hans Noordhoek
- **Knipsel uit Autokampioen 1948**

Voorplaat: Hollandse uitzichten met
 Engelse en Schotse deelnemers tijdens
 André's Fireflight.
 Middenplaat: verzamelde Alvissen
 tijdens de Hare Drive 2015

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



Chairman's Column

Full Speed, wanneer weer?

Reacties op mijn vorige column bevestigen wat reeds bekend is. Onze Club is vergrijsd! Ik zelf denk dat mijn haar steeds blonder wordt maar Ellie helpt mij steeds opnieuw uit mijn droom en zegt: je bent grijs!

Toen ik in column 101 mijn (jeugd)herinneringen aan het papier toevertrouwde om deze met jullie te delen had ik niet verwacht dat een sigaret, Full Speed, bij zo velen een onvergetelijke indruk heeft nagelaten! Ik ben mij bewust dat het niet de sigaret zelf is geweest die voor herkenning heeft gezorgd maar veel meer de verpakking van de 20 Virginia tabakstengels. De autoplaatjes, getekend door Piet Olyslager zorgden en zorgen voor de naamsbekendheid van de sigaret.

Na wat speurwerk op internet kom je al snel bij de producent van Full speed, United Tobacco Agencies in Eindhoven. De glorie tijd van het merk beslaat de periode 1955 - 1965 en het album waarin de plaatjes geplakt werden heeft zeker geholpen om het merk een plaats in ons geheugen te geven. Bij mij was maar 1 album bekend, volgens een website zouden het er 3 zijn. Ik schreef in de vorige column dat ik mijn album in de loop der jaren kwijt ben geraakt. Onze alerte secretaris André vond dat hij mij niet weg mocht laten kwijnen zonder mijn geliefde autoplaatjes en kwam tijdens Crossing Borders met een hele grote verrassing!

Een compleet gevuld Full Speed album! Ik stond perplex. Zo zie je, dat het voorrecht om een column te mogen schrijven niet alleen ligt in het delen van je gedachten maar dat daardoor ook nog jongenswensen vervuld worden. André, reuze bedankt.

In mijn boekenkast vond ik nog wat nostalgisch leesvoer. Misschien zijn jullie bekend met de Alkenreeks uitgegeven in 1963: nr.65 - alle auto's van 3000 tot 7000 GLD, nr. 66 - alle auto's van 7000 tot 12000 GLD en nr. 67 - alle auto's van 12000 en hoger.

En jawel in nr. 67 vind je op pagina 10 een Alvis met als vermelding 3 ltr (volgens foto een TD21 DHC Series II?) met een prijs van f. 35.900 (saloon) en f. 39.300 (DHC).

Verder staat bij mij op dezelfde plank het boek 'Automobielen vroeger en nu' van J.D. Scheel uit 1964.

Ik wil niet teveel ruimte innemen met mijn column en wil daarom tot een afsluiting komen.

Een verschijnsel waar wij als bestuur niet zo blij van worden is de geringe opkomst bij AOCN evenementen en het gebrek aan organisatoren. De laatste Eagle Rally is een gezellige en goed verzorgde bijeenkomst geweest bij Roel en Nel Bijl waar we heerlijk hebben gegeten, gedronken en gekeuvelde, echter zonder rit. Is dit de toekomst van de AOCN (of is dit al realiteit). Komen we in de

toekomst op een centraal punt bij elkaar met boekjes uit onze boekenkast om ons te vergapen aan de mooie auto's en te mijmeren over al die prachtige ritten die we in het verleden gezamenlijk hebben gemaakt? Is het al zo ver?

De titel van mijn column kan gelezen worden als een verwijzing naar het

sigarettenmerk, dat is echter niet mijn bedoeling! De titel is een poging jullie te activeren tot deelname aan onze evenementen.

met vriendelijke groeten
jullie voorzitter,
Anton Brouwers



De nieuwe TC.21/100 Drie Liter Saloon, die gemakkelijk 100 mijlen (160 km.) per uur haalt, is een van de snelste standaard 3 ltr. saloons ter wereld en een nieuwe maatstaf voor geruisloze en trillingsvrije krachtontwikkeling.

In het drukke verkeer rijdt hij soepel met een snelheid van niet meer dan 15 km. per uur in de hoogste versnelling, om dan snel op te trekken wanneer de gelegenheid zich voor doet.

Wegligging en besturing zijn ongewoon gemakkelijk zoals altijd kenmerkend voor het merk Alvis is geweest. Door de gracieuze distinctie van het nieuwe koetswerk, tezamen met de sportieve draadspaaikwielen, is de TC.21/100 de mooiste wagen van alle Alvis-modellen. Dit is een wagen voor de geboren automobilist, voor degene die zich verlustigt in "het ware genot van het rijden".

KORTE SPECIFICATIE. Drie Liter (2.993 cc.) zes cilinder motor, compressieverhouding 8 : 1, Hypoid achteras, overbrenging 3.77 : 1. Verbeterd uitlaat-systeem. Dunlop "centre-lock" draadspaaikwielen met "knock-on" naafdoppen. Smaller deuren met weggewerkte scharnieren. Zijruiten met verchroomde lijsten. Ventilatieuitjes vóór en achter. Twee-delige verstelbare voorbank. Lederen bekleding van de beste kwaliteit. Notenhouten dashboard uit één stuk. Lucas bermlamp en mistlamp. Smith kachel met voorruitverwarming.

Van de redactie



Ons merk heeft zich vaak voor laten staan op haar neiging naar "Individuality". Velen van ons zullen dat beamen. Onze auto's zijn en blijven een soort apart. Aangezien wij autoliefhebbers graag een auto hebben, die ons aanspreekt, moet dit toch ook iets zeggen over de huidige Alvis-rijders en dan vooral de leden van de AOCN.

Er zijn binnen onze club diverse stromingen te ontdekken en methoden om je hobby te beleven. Gelukkig kan dat binnen onze club. De Triangel als verbindend element, is daar dan ook weer de afspiegeling van. De artikelen zijn heel divers en worden door veel verschillende leden op hun geheel eigen manier geschreven. De technische artikelen, maar vooral de ritbeschrijvingen spreken elk hun eigen taal.

Ik persoonlijk kan genieten van verhalen van andere leden, die op hun manier genieten van elkaar en hun Alvis. Deze keer hebben we zelfs een discussie. Tom heeft zijn mening gegeven over het "Trentje rijden" en Anton reageert daar als evenementen commissaris op. Heb je hier ook een mening over aarzel dan niet om te reageren. De redactie heeft op kosten van de club de USB-stick gekocht met doorzoekbare files van alle Engelse clubbladen. Ik heb "TA 21 engine" als zoekterm ingevuld. Het artikel over de naoorlogse types is hier o.a. het gevolg van, door mij vertaald en door Paul voorzien van betere foto's.

Hans Noordhoek

Evenementenkalender

Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
AOCN evenementen:		
<u>High Tea</u>	22 november	Locatie volgt
AOC evenementen:		
<u>International Alvis Weekend</u>	20 -22 mei 2016 opgeven bij Coen van der Weiden, liefst vòòr 1 november	Kennilworth
Overige evenementen:		
<u>Interclassics - MECC</u>	14-17 januari 2016	Maastricht

Help! Mijn man heeft Alvissen!

Velen van ons, Alvis-vrouwen, hadden nog nooit van het automerk Alvis gehoord totdat hun partner de naam van de auto noemde. Ik ook niet!

Anton heeft in de jaren 60 al eens een auto gerestaureerd en jaren later werd er weer een restauratie project aangekocht. Tijd was er niet veel en de restauratie vorderde erg langzaam. Besloten werd om een gerestaureerde auto erbij te kopen. De naam Alvis werd genoemd en dan wordt het zoeken en vinden. Een Alvis TC21 Saloon, proefrijden en de Koninginnekoets werd gekocht. Alles werd nagekeken en waar nodig hersteld, waarna vele ritten volgden. Na verloop van tijd zijn wij lid geworden van de AOCN en de eerste rit als clublid was naar Friesland, de jubileumrit in Oranjewoud. In de stromende regen naar Friesland getuft en daar met veel mensen en auto's kennismakaakt. Er zouden nog veel clubritten volgen. Bij mijn weten hebben we sinds die tijd één rit gemist, georganiseerd door Joost



Nijhuis met een bezoek aan Vredestein en een overnachting in Duitsland?

Alvis nr. 2, een TA14 DHC werd in Engeland gevonden en gekocht, later volgde nog een TD21 DHC. In eigen beheer en in eigen werkplaats wordt alles, voor zover mogelijk, rijdbaar gehouden. Het deelnemen aan ritten is vooral een gezelligheidsgebeuren waar je een paar maal per jaar elkaar treft. Ook buiten de AOCN om is er regelmatig contact met andere Alvis-vrouwen en worden spontaan ook afspraken gemaakt



voor ritten of weekenden. "Help mijn man heeft een Alvis" is voor mij eigenlijk niet van toepassing, ik geniet evenveel van de auto's en het clubgebeuren als Anton. Soms is het wel heel veel Alvis omdat Anton ook nog Voorzitter en Eminentencommissaris van de AOCN is, maar zolang er ook nog tijd is voor andere zaken zal ik niet mopperen.

Ik hoop dat we nog lang van onze auto's kunnen genieten en nog aan veel club-activiteiten kunnen deelnemen.

Ellie Brouwers





FIVA - World Rally - Zwitserland

van 27 juni tot 4 juli 2015



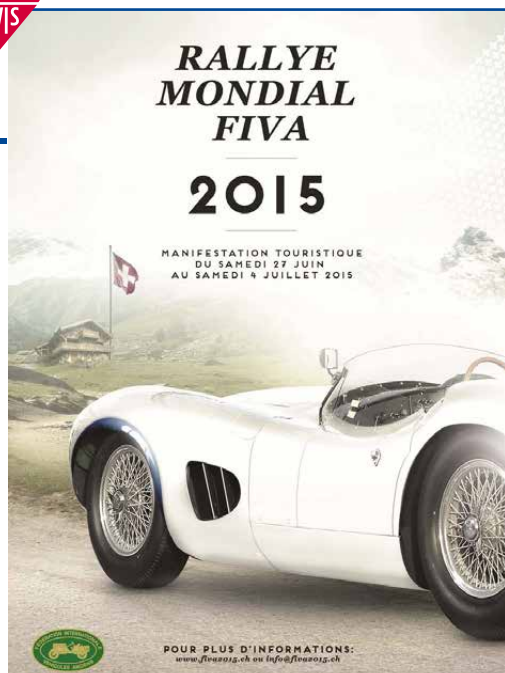
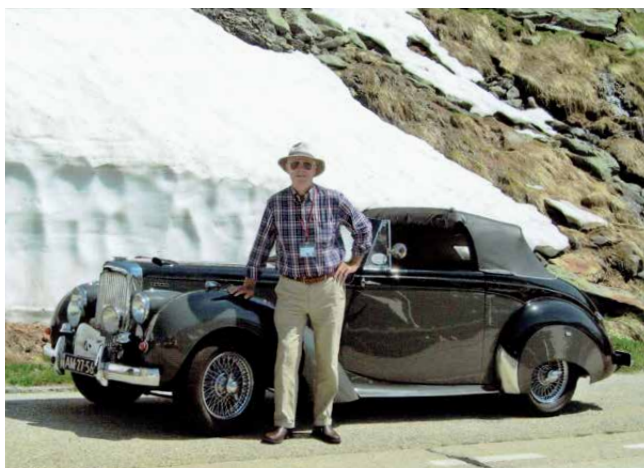
door Jan Maarten ten Bos

De jaarlijkse FIVA World Rally werd dit jaar georganiseerd door de Neuchatel Classic Club onder leiding van Daniel Fischlin (zelf een Alvis Graber rijder) met zijn team van 15 personen!

Het programma zag er veelbelovend uit en wat is er mooier dan met een klassieke auto een rally te rijden door Zwitserland met al zijn bergen en hairpins. Dat is toch het ware stuurmans plezier?

Dus besloot ik mee te doen met Lutz en Christine Burchhard. Caroline leek het wat te zwaar, daarom mijn broer Freek in Australië gebeld. Hij is inmiddels wel bekend in onze club en vond het een prima idee, nam het vliegtuig en kon nog mooi meehelpen de auto te poetsen.

Broer Freek in de sneeuw



Lutz nam de 4.3 Offord mee; ikzelf de vertrouwde TC21/100 en gezamenlijk reden we in twee dagen met fraai weer naar het startpunt in Basel. Daar troffen we de overige deelnemers, 36 equipes uit 10 verschillende landen waaronder Mexico, Uruguay en Argentinië!



Mooie auto's! Rechts de Lancia Lambda 1925

Ook de auto's waren zeer gevarieerd, bouwjaren van 1925 (Lancia Lambda – wat reed die auto geweldig!) tot 1974 (Jaguar E-type). Maar wat zaten er prachtige auto's bij. Naast onze eigen Alvisen een heel bijzondere Alvis Graber TE 21- saloon – 4 deurs (ooit 3 stuks van gebouwd).



En wat te denken van een Rolls Royce 20/25 uit 1932, een Talbot ME G7 -1933, een open Plymouth uit 1934, een Horch 853 A cabrio uit 1937, een Jaguar SS 100 – 1938! Natuurlijk ook diverse Bentley's, BMW's, Porsches, e.d. Zelfs een bijzondere Zwitserse Monteverdi, maar ook een

De Graber TE21 - 4 deurs (ooit 3 van gebouwd)

De Klausenpas - vroeger een racecircuit

leuke Opel Olympia Cabrio uit 1953. Veel gevarieerder kan je het niet bedenken, maar dat maakt het juist extra aardig.

De route ging in zeven dagen van Basel via Luzern naar Lugano. Vandaar weer terug via Meiringen naar Gstaad in het Franstalige deel.

Veel heerlijke passen hebben we gereden: de Klausenpas (daar werden vroeger autoraces gehouden), de Gotthardpas, de



Equipes Burchard en ten Bos in de bocht

Nufenenpas, de Grimsel, de Jaunpas. Dat alles onder een strak blauwe hemel met alle bergen in het zicht. Wat wil je nog meer! Maar ook een mooi orgelconcert in het beroemde klooster van Einsiedeln, het bekende Verkehrshaus der Schweiz in Luzern (veel treinen, weinig



Netjes aangekleed voor de Gala-avond

auto's), een boottocht op het meer van Lugano met een diner op de berg San Salvatore (wie is er niet geweest!). Twee automusea, het standbeeld van Wilhelm Tell in Altdorf, enz. enz. De hotels waren van de bekende Zwitserse kwaliteit met als summum het prachtige Palace Hotel in Gstaad, majestueus gelegen boven op een berg.

Helaas kwam er aan al deze mooie dagen een einde en op zondag reden

was weet ik niet maar de auto heeft het geweldig gedaan! Dank, Anton en ook Ab. De auto's krijgen het daar wel voor de kiezen.

Tot slot onze zeer welgemeende dank aan de organisatoren van deze rit. De voorbereiding heeft twee jaar geduurd. Het resultaat was een perfecte week voor alle deelnemers. Chapeau!

Dank aan de organisatoren na twee jaar werk! (2e van rechts: Daniël Fischlin)



Crossing Borders 8

23 t/m 27 juli 2015

door André Hillebrand

Voor ons de eerste keer dat we deelnemen aan dit inmiddels traditioneel geworden evenement.

Een nieuwe ervaring dus, maar wel met de voorkennis van de eerdere ritten door de verhalen en verslagen in de Triangel.

Dit door Manfred Fleischman geïnitieerde, en later door Anton Brouwers geassisteerde evenement heeft door de loop van jaren een reputatie opgebouwd van mooie ritten, interessante bezoeken en een hoog culinair niveau. Ook het programma voor dit jaar belooft weer veel interessante locaties en een mooie streek om rond te rijden.

Crossing Borders kan zich verheugen in een grote belangstelling voor wat betreft de deelnemers, een maximum van 30 deelnemende Alvissen is ingesteld om het evenement beheersbaar en ook aangenaam te houden, een aantal waar we met de AOCN jaloers op kunnen zijn. We halen dit aantal slechts met de lustrum vieringen.

De Speed 20 is de afgelopen winter met hulp van Ab van Egmond voorzien van nieuwe remmen, nieuwe remkabels en remvoeringen, en alles is weer goed afgesteld, de ontsteking heb ik weer van nieuwe puntjes voorzien, en de kortsluiting waardoor we vorig jaar in de Ardennen gestrand waren is weer verholpen. Ook de voorschokbrekers zijn van nieuwe houten en messing frictieschijven voorzien, een nieuwe steun is aangebracht, alle oliepeilen gecontroleerd en bijgevuld, kortom de Alvis was er weer klaar voor, en wij ook.

Crossing Borders vond dit jaar plaats rondom Bad Nauheim, ongeveer 25 km noordelijk van Frankfurt een rit van ongeveer 500 km om er te komen en ook weer terug te keren.

Wij hadden besloten om een klein deel snelweg / autobaan te nemen en de heen en terugreis over een paar dagen te spreiden. De eerste overnachting was midden in het Ruhrgebied, in een fraai gelegen hotel midden in de



natuur met uitzicht op de Rijn. Ja, het Ruhrgebied is tegenwoordig niet meer het troosteloze industriegebied van vroeger, maar een afwisselende streek met tot cultuur landschappen en musea omgevormde industriële monumenten. Wij hebben er al diverse malen een korte vakantie doorgebracht en zeer veel interessante industriële monumenten bezocht. De volgende dag tot Keulen over de autobahn, en daarna via de binnenwegen via Waldbröl naar Betzbach om te overnachten.

De volgende dag was het nog maar een klein, maar erg mooi stuk naar Bad Nauheim (de stad waar Elvis Presley ooit een tijd in het leger heeft doorbracht) waar we ontspannen en op tijd arriveerden voor onze eerste Crossing Borders en we de tas met bescheiden voor de komende dagen in ontvangst konden nemen. Deze tas bevatte het zeer fraai uitgevoerd routeboek, een poloshirt en pet en een fraaie medaille. Alles in de Crossing Borders uitvoering. De eerste avond was er een informele

kennismaking, als eerste met de gearriveerde Alvisen, en later met de trotse bezitters. Het aantal voor en naorlogse auto's was redelijk gelijk verdeeld, dus een mooi overzicht van de gehele Alvis productie.

Tot mijn verassing was er ook een Firefly DHC aanwezig, mijn oude liefde die al 35 jaar wacht om weer op de weg te verschijnen, alleen dan in de sport saloon uitvoering.

De eerste rit op vrijdag ging naar het Keltenmuseum in Glauburg, een mooi gelegen nieuw museum op de locatie van oude Keltische opgravingen en rituele (graf) heuvels, deze heuvels waren in het landschap niet meer duidelijk herkenbaar, maar zijn via luchtfotografie ontdekt, en later gedeeltelijk weer gereconstrueerd. Het is verbazingwekkend om te ontdekken welke contacten de Kelten binnen europa

al hadden, Barnsteen uit het noorden en voorwerpen ver uit het oosten. Ook de sieraden zijn van een hoog artistiek gehalte en zeer verfijnd gedetailleerd. De Kelten moeten volgens mij zeer goede ogen hebben gehad om dit te kunnen vervaardigen.

Na de Kelten richting Glauburg om in Schloss Gedern te lunchen, dit kon vanwege het mooie weer buiten met het zicht op de Alvisen.

Na de lunch volgden we een route waarin het oude racecircuit "de Schottenring" in was opgenomen. De naam heeft niets met de bevolking uit Schotland te maken, maar wel met het Duitse plaatsje Schotten.

Dit weg racecircuit is een van de oudste van Duitsland, en is ingewijd op 22 juli 1925, dus als we 2 dagen eerder waren geweest dan hadden we het 90 jarig jubileum kunnen vieren. Het circuit is nu een mooie bosweg met vele bochten, kortom een leuk stuk om nog eens te



rijden. De route werd vervolgd naar Klooster Arnsburg, voor een drankje met een hapje, weer een culinair deel van de route, en terug naar Bad Nauheim.

De zaterdag was gevuld met een rit naar Schloss Vincent, dit is echter geen kasteel, maar een privé motor museum van de heer Kurt Schupp. Hij heeft een indrukwekkende verzameling motorfietsen en deze staan tentoongesteld in diverse ruimten met allerlei andere technische spullen, variërend van een rotorblad van een helikopter tot schaalmodellen van auto's, maar de hoofdzaak is toch motorfietsen en niet alleen van het merk Vincent. Het is een indrukwekkende verzameling waar ik ook een Firefly motorfiets ontdekte, echter niet van Alvis. Na het bezoek aan dit verrassende museum ging de tocht verder naar Bad Nauheim waar bij de golfclub weer een uitgebreide lunch gereed stond.

Hierna was er een rondleiding met gids door de Jugendstil gebouwen van de Sprudelhof, het grootste complex van

Jugendstil gebouwen in Duitsland en één van hoofdredenen voor mij om aan deze Crossing Borders mee te doen.

Een indrukwekkende ervaring om te zien hoe het kuuroord met de baden ontworpen is en nog steeds in goede originele conditie verkeerd.

De avond werd besloten met een Gala diner, opgeluisterd met een projectie van foto's uit het archief van Crossing Borders.

De laatste dag, de zondag voerde ons naar Weilburg, waar op het König Konradplein parkeerruimte voor ons was gereserveerd. Hier was een mooie gelegenheid om de Speed 20 SC van Reinhart en Andrea Dortschy naast onze Speed 20 SD te parkeren en de verschillen tussen deze uitvoeringen te ontdekken. Een paar verschillen waren mij reeds bekend, zoals dat de SD een beetje langer is dan de SC, en dat de richtingaanwijzers bij de SD in de deurstijl zijn opgenomen en bij de SC in de zijkant achter de achterdeur, maar uiteindelijk bleek dat de op het oog twee gelijke auto's op geen enkel punt

gelijk zijn. De dakvorm van de SD is achter hoger dan bij de SC om meer hoofdruimte te creëren, daardoor zijn ook de deuren anders van vorm, de chromen sierstrippen op de deuren zijn van de SD platter dan bij de SC, en bij de SD zijn de voordeuren van ramen voorzien met het anti tocht systeem wat inhoudt dat de ramen zoals gebruikelijk verticaal open en dicht gaan, maar als je de raamslinger verder doordraait dan verandert dit ineens in een horizontaal schuivend raam, dit systeem zit nog niet op de SC uitvoering.

De gehele achterkant is bij de SD schuiner geplaatst waardoor de auto langer is dan de SC, de voorspatborden zijn bij de SC dieper ingesneden dan bij de SD, zij komen meer voort uit de SA en SB. Ook de motorkap verschilt van vorm, onder andere door andere luchtfilters. Kortom de twee op elkaar lijkende modellen verschillen op vrijwel elke plaats van model en uitvoering.

Na dit vergelijkend onderzoek zijn we het slot met omgeving gaan bezichtigen en natuurlijk stond ook hier weer een uitgebreide lunch gereed. Na het bezoek



aan Weilburg was er een vrije keuze om de Kristalgrot van Kubach te bezichtigen. Uiteindelijk waren alleen wij samen met Gavin en Stania Wiggins-Davis de enigen die de tocht naar het onderaardse hebben ondernomen. Gezamenlijk zijn we weer terug naar het hotel in Bad Nauheim gereden waar afscheid werd genomen van de meeste van de deelnemers. Wij hebben samen met nog andere overblijvers een afsluitend diner in het park genoten, en de volgende dag weer via landelijke weggetjes door Sauerland met overnachtingen in prachtige middeleeuwse plaatsjes rustig naar Amsterdam terug gereden.

Het was een eerste geweldige ervaring met Crossing Borders, met de complimenten voor de fantastische organisatie van Manfred en Anton.



Chateau Bleu Belgie. 2015

Van 31 juli tot en met 2 augustus hebben we met een 12-tal vooroorlogse auto's door het gebied rond Luik gezellig getoerd. Een hotel te Trooz 'wel wat gedateerd!' biedt auto enthousiastelingen een mooi weekend aan.

Aankomst vrijdagmiddag - zaterdag een 120 km toeren en zondag afsluiten met nog eens een 100 km over prachtige wegen en met diverse interessante stops bij leuke bezienswaardigheden. Dat doet eigenaar Norbert zo'n 10 week-ends per jaar. En dit weekend zijn we als Nederlandse groep zijn gast. Kortom een gezellige formule. Daar krijg je ons "liefhebbers" wel de weg mee op. De groep bestaat uit rally/ritten rijders en het merendeel kent elkaar goed.



Zo'n weekend rijdt je met je vrouw en er wordt niet gestresst qua te rijden route en er heerst geen tijddruk. Kortom een relaxed manier om je auto eens op een andere manier uit te laten als een rondje om de kerk met familie leden. Het aantal kamers in dit Chateau (Belgische spelling?) Bleu is maximaal 12, je moet er dus echt wel bijhoren want zelf boeken is er niet





meer bij tegenwoordig. Zo'n goede reputatie heeft deze Heer Norbert in de afgelopen 3 jaar opgebouwd. En mond op mond reclame heeft tot gevolg dat zo'n weekend meteen vol is. Het hele hotel is dus "overladen" met "gelijkgestemden" En dat laten we merken want de decibels benaderen zeer hoge waardes als iedereen doorelkaar aan 't praten is. Luisteren geen probleem,



*Metaal,
rubber, leer.
De kwaliteit
en sfeer van
welleer.*

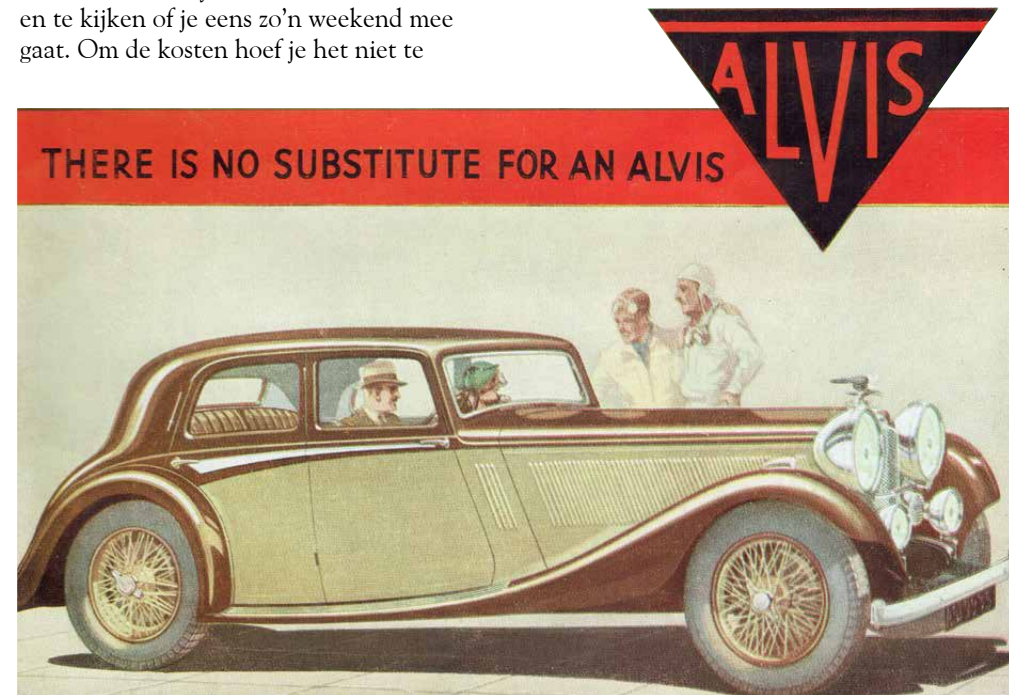


maar praten, ja dan moet je even geduld hebben voor je aan de beurt bent (mijn impressie- sorry) Maar er is ook zoveel over de diverse auto's te vertellen dat alle deskundigen (?) er graag hun mening over kwijt willen.

De foto's zeggen genoeg en ik raad onze leden aan eens zijn website te bezoeken en te kijken of je eens zo'n weekend mee gaat. Om de kosten hoef je het niet te

laten, Norbert is zeer reel en bied goede waarde voor 't geld.
www.chateau-bleu.be

Tom Gatsonides.





Een prachtig tafreel beschouwen door de middagzon bij De Gouden Karper in Hummelo, april 2015.

Eagle Rally 16 augustus - Breda

Na buienrader veelvuldig te hebben geraadpleegd toch maar besloten om met de luxe auto te gaan en de TC21 lekker warm op stal te laten staan. De Eagle rally ging van start om half elf vanuit IJsselstein naar het gastvrije Brabant van Roel en Nel.

Enkelen waren wel met hun trots gekomen. Deze stonden mooi te zijn op de oprit, dat waren de TA 21 van Hans en de TC 21/100 van Jan Maarten.

Ook Hans van der Meijden was in stijl gekomen met zijn TF 21.

Daar aangekomen werden we onthaald in hun prachtige huis en geweldige tuin met koffie en wat lekkers.

Nadat er veel handen geschud waren en de nodige kussen waren uitgewisseld werden er hoogst intelligente gesprekken gestart. Hoe kan het ook anders dan dat de houder van de pechprijs een verhaal vertelde over hoe moeizaam het is gegaan om de versnellingsbak van olie

te voorzien. Onder grote hilariteit en lachend werd ik meegesleept naar de TA 21 van Hans en krijg medegeleed (oh wat haat ik dit) dat de Alvis binnenin van een klepje is voorzien om heel gemakkelijk de olie in de versnellingsbak te gieten.

Spontaan ontving ik een spoedcursus motormanagement en andere geheimen van de Alvis. Kortom, een hoop geleerd. Nadat iedereen tot rust was gekomen kwam Jan Maarten als een donderslag bij heldere hemel mededelen om toch maar nooit maar dan ook nooit op vakantie te gaan naar Suriname. Van de 12 dagen waren hij en zijn gezin al na 5 dagen terug in Nederland. Je kunt hieruit begrijpen dat ze het er enorm naar hun zin hebben gehad.

Maar, toen kwam Harrie Vossen de tuin ingewandeld. Ik moet zeggen, aparte maar inspirerende man. Je zou kunnen zeggen een wandelde auto-bibliotheek. Inmiddels was ook de traiteur gearriveerd



en wij werden overladen met allerlei drankjes, koekjes en chocola. Wat een genot. Maar, het schijnt dat aan alle gezelligheid, om een of andere reden, altijd een einde moet komen en om een uur of vier begon een ieder zich langzaam te

en zij begon voorbereidingen te treffen voor het 3 gangen menu. Ik ga niet verklappen dat de soep, diner en het toetje heerlijk waren, had je zelf maar moeten komen. Chapeau voor de kok.

Om de boel weer een beetje tot bedaren te brengen vroeg Hans van Tongeren om 1 minuut stilte, hij werd immers maandag 17 augustus 73 jaar, wij hebben er vijf minuten van gemaakt en hem een cadeau gegeven. Nu even terug naar de gastvrijheid van Roel en Nel, het weer (de hele middag buiten gezeten) kende geen grenzen

bewegen om richting huis te gaan en is dit ook het einde van het verslag over de onvoorstelbare leuke Eagle Rally.



Roel en Nel, wij hebben genoten. Dank je wel.

Rob van Tuijl

International Alvis Weekend

21-23 augustus 2015 Door: Coen van der Weiden

Stratford-upon-Avon in het graafschap Warwickshire was dit jaar "the place to be", jazeker, tevens de geboorteplaats van William Shakespeare (1564-1616).



Met mezelf heb ik de afspraak dat ik op oneven jaren naar IAW's ga, maar dit keer zat het weekend vol andere prioriteiten.

Vrijdag 21 augustus: Uitnodiging Sail Amsterdam vanaf het water.

Zaterdag 22 augustus: Wings & Wheels op vliegveld Gilze Rijen.

Zondag 23 augustus: Sandra & ik 30 jaar getrouwd. Onze kinderen organiseerden een feest.

Dus moesten we dit jaar IAW laten schieten. Gelukkig heb ik wat input gekregen van Engelse vrienden die er wel bij waren en op basis daarvan is dit verslag geschreven.

De jury gaat door het stof om tot een goed oordeel te komen voor het concours ...



De bordjes worden gemonteerd voor de Longstone Tyre Run



De Midland Section van de AOC had dit jaar wederom voor een hotel gekozen als uitvalsbasis voor het hele weekend, The Stratford Manor Hotel, en dat is dit jaar net zo goed bevallen als het vorige jaar.

Het hotel heeft een uitstekende bediening met alle faciliteiten aanwezig, een bar om

Voorzitter Brian Maile gaf een korte en krachtige speech in plaats van President

Edgar Shields die door ziekte verstek moest laten gaan (hij is gelukkig aan de betere hand).

Op zaterdag werd de Longstone Tyre Run gereden waar iedereen geweldig van genoten heeft. Warwick, Stratford, Charlecote Manor and Graydon lagen op de route. Op zondag waren, op verzoek van de



elkaar te ontmoeten, een goed restaurant, een grote patio voor een outdoor buffet en een groot langzaam aflopend terrein om te auto's op te laten zien.

Het Gala Diner werd gehouden in de grote zaal met enkele korte speeches.

Bekende verschijning, de ex-van Hoof Speed25 DHC



organisatie, velen gekleed in de mode van het bouwjaar van hun Alvis en dat leverde heel wat leuke plaatjes op. Er was een vliegshow met oude vliegtuigen en daarna een vliegshow met roofvogels. Beide shows



De voormalige TB14 van Melle en Maria nu in andere verschijning.

Groves, penningmeester van de AOC. Anthony heeft de Speed 25 een complete “nuts and bolts” restauratie laten ondergaan en dat is goed te zien.

De ex-Visser TB 14 is nu van Debbie Fortune (achternaam klopt echt) en partner Mark Hayward. Ze hebben de Alvis laten overspuiten in

waren goed getimed, want na de lunch brak er een stortbui los die deze spektakels zeker in het water hadden doen vallen en dat dan ook met de rest van de middag gedaan heeft.

Het bestuur vond het verbazend dat er dit jaar geen enkele Nederlandse Alvis bij was of we zouden moeten zeggen dat er wel twee bij waren, maar dan nu voorzien van Engelse kentekenplaten... Zie de bijgaande foto's. De ex-Van Hoof Speed 25 DHC is nu in handen van Anthony McGarel-

het zwart. Debbie heeft een goedlopend makelaarskantoor en gebruikt de Alvis zakelijk bij bezoeken aan potentiële klanten.

Zowel de TB 14 als de Speed 25 dragen nu weer de oorspronkelijke kentekens van decennia geleden voordat ze naar Nederland kwamen.

Vergelijk dat eens met de jaren 2001 en 2005, dat we er vanuit Nederland met meer dan (10!) Alvis cars bij aanwezig waren.

Komen die tijden nog ooit terug?

Als antwoord heb ik sommige Engelse



Bits and pieces ...

bestuursleden het volgende gezegd. Jarenlang werd IAW gehouden tijdens een van de laatste weekeinden van Mei. Dan is het seizoen nog jong en staat Engeland er nog fris en fruitig in de voorjaarslente bij. Prijzen voor ferries, Chunnel en hotels liggen aanzienlijk lager dan in het hoogseizoen. In augustus moet de club



Ook de ladies vermaken zich, ieder op eigen wijze ...



(vestigingsplaats van Red Triangle) in het voorjaar van 20 t/m 22 mei 2016. Hetzelfde format wordt gehanteerd als in 2015. Het hoofdhotel zal zijn Wroxall Abbey (www.wroxall.com).

Het weekend zal in het teken staan van de viering van

75 jaar TA 14 en 50 jaar TF 21.

Als er vanuit de Dutch Section leden serieuze belangstelling bestaat om deel te nemen en jullie mij dit doorgeven vóór 1 november 2015, dan kan ik een aantal kamers voor ons laten “afblokken” voordat de Engelsen het hele hotel in een mum van tijd volgeboekt hebben en wij weer naar minder goede hotels in de verre buitengebieden mogen vertrekken. De prijs is GBP 90,- B&B per nacht per kamer (1 of 2 personen) van donderdag tot zondag indien gewenst.

De opgave aan mij dient wel serieus te zijn, want als er op het laatste moment geannuleerd wordt, hoeft ik dit voor volgende jaren niet meer te proberen.

* * *

concurreren met heel veel andere events (bijv. zie hierboven) die deze periode kiezen vanwege de grote kans op mooi weer. Een mogelijk tweede belemmering is dat het Engelse pond van Euro 1,10 naar bijna Euro 1,40 is gestegen. De club vergrijsd in rap tempo en velen moeten het doen van een pensioen, waar wel steeds meer vanaf gaat maar niets meer bijkomt. Dezelfde geluiden klinken door voor ritten naar Zwitserland vanwege de hoge koers van de CHF.

International Alvis Weekend 2016

(noteer het vast)

Het AOC bestuur heeft geluisterd (ik was echt niet de enige) en IAW 2016 zal plaatsvinden in Kenilworth

Dat hoort toch niet!

Door Hans Noordhoek

Toen ik in 1980 mijn Alvis TA 21 DHC kocht had ik meteen al de gedachte, dat ik met deze auto ook op vakantie wilde.

In die tijd waren de kinderen nog thuis en qua vakantievierden zat ik nog in de tentenperiode. Veel bagage dus. Een imperiaal was geen optie bij een drophead, een aanhangertje moest dit probleem oplossen.

Een trekhaak onder een Alvis, dat hoort toch niet. Ik kan me voorstellen, dat velen, net als ik, dat nu denken.

In die tijd leek het me echter heel logisch.

De Alvis fabriek zelf, bleek na enig onderzoek, heeft voor een TA 21 zelfs een tekening gemaakt van een trekhaak en die heb ik gewoon besteld bij Red Triangle.

Het originele exemplaar is jammer genoeg inmiddels verloren gegaan. De dikte

van de profielen op de tekening leek mij (ik ben werktuigbouwer) wat aan de dunne kant en bij het laten maken zijn de profielen op mijn verzoek met behoud van het model stevig verzwaard.

Het resultaat zie je op de foto.

Hij zit vast op de bumpersteunen met de bumperbouten en ook nog op de eerste dwarsverbinding van het chassis direct achter de tank. Slechts twee gaten boren en je kunt de trekhaak monteren.

De kogel is zelfs demonteerbaar.

Op de diverse foto's zie je eerst het bagage-aanhangertje en daarna de volgende stap, een vouwwagen.

Met beide heb ik lange ritten gereden. Zie hiervoor "Help mijn man ..." van Yvonne ook in de Triangel (nr.101). Ging prima. Op de snelweg merkte je er niets van, behalve dan de verbaasde blikken van de mensen die je inhaalde.

Na de restauratie, 7 jaar later, had



inmiddels een caravan de plaats ingenomen van de vouwwagen.

Echt modern was hij niet, dat zie je aan de kleur. Maar passend bij de Alvis was hij qua uiterlijk eigenlijk ook niet.

Het kon me niet storen.

Daar moet ik toch ook mee op vakantie kunnen dacht ik.

Verder dan van Prinsenbeek naar Zevenbergen, wel 10 kilometer, ben ik niet gekomen.

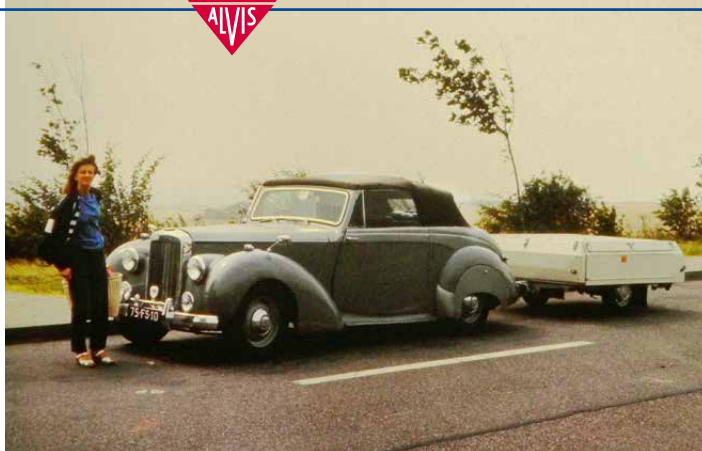
Op een mooi en slingerend landweggetje bleek de combinatie een geheel eigen wil te hebben. "Individuality" noemen ze dat in de advertenties en "For the sheer joy of driving ..." kreeg ook een heel andere betekenis voor me.

Kortom met het zweet in mijn handen en het stuur stevig vast heb ik de combinatie op de weg gehouden. Leuk was het zeker niet en het veilige gevoel ontbrak helemaal. Weer veilig thuis gekomen, heb ik de



Links om te beginnen met het bagage-aanhangertje, rechts met de opvolger, de vouwwagen.





caravan afgekoppeld en besloten niet met deze combinatie op vakantie te gaan. De oorzaak zit waarschijnlijk in de achteras ophanging. Met als enige dwarsstabilisatie twee oude bladveren kan het eigenlijk ook niet anders.

De trekhaak heeft er nog jarenlang zonder kogel opgezet voor eventueel een fietsendrager. Het is er nooit van gekomen. Alles bij elkaar een mooi avontuur en als iemand belangstelling heeft: de trekhaak is beschikbaar.

Hans Noordhoek



Oud plaatje uit het foto-archief van zomaar een bijzondere combinatie. Hieronder de TA 21 met caravan, geen succes dus.



Treintje rijden?

Het verslag van de Hare Drive 19 april van Jan Maarten in de Triangel 101 heeft een shockeffect bij me veroorzaakt. Niet het verslag op zich, dat gaf een goed verhaal over het evenement weer met een behoorlijk aantal deelnemers. Nee het gaat om de "UITVINDING??" van het te rijden route systeem.

In een treintje achter elkaar aan sukkelen. Zonder enig eigen initiatief. Waar gaan we naar toe als historische auto liefhebbers verenigd in de Alvis club?

Treintje creëren en elkaar maar continu volgen en in de gaten houden? Is dat onze toekomst?

Natuurlijk we houden allemaal van gezelligheid en "vertroetelen" graag onze vierwielers en we worden gelukkig ieder jaar weer iets ouder, dat geldt zowel voor ons zelf als ook voor onze auto's. Maar dat hoeft toch geen zins te betekenen dat we bij onze Alvisritjes geen eigen initiatief meer willen of kunnen ontwikkelen.

Zo takelen we wel erg snel af! En worden we snel een grijze onopvallende massa... Maar dat is niet de bedoeling!

Met het onderhouden of opknappen van hun auto zijn vele weliswaar technisch ingestelde leden van ons graag tevreden en ze kunnen vaak een knap staaltje werk afleveren. Maar of dat ook bij normale mensen "zo "gemakkelijk" door professionele deskundigen is uit te voeren – ja dat betwijfel ik sterk. Natuurlijk er zijn knappe psychologen of een ander soort heelmeesters, maar tegen

verouderen of ook wel een in de volksmond graag genoemde term aftakelen, daar is weinig aan te doen. Nee, gewoon doen en op het nog mogelijke niveau actief blijven is een algemeen geaccepteerde goede raad. Zo'n treintje rijden mentaliteit behoort daar natuurlijk niet bij.

Ja, er zijn best nood of bijzondere omstandigheden waarbij treintje rijden een logische zaak is, maar om zoiets "fundamenteel" altijd te doen, nee, dat lijkt me geen goede oplossing en devalueert onze club. Ons hoeft je daar in elk geval niet bij te zien.

Ik sluit hierbij foto's in die laten zien we toch soms ook achter elkaar rijden,

- A.** in de woestijn om op een bijzondere locatie te komen,
- B.** in Italië meteen na een wegomlegging
- C.** wachtende in de bergen waar met explosieven de weg vrijgemaakt moest worden.





B.



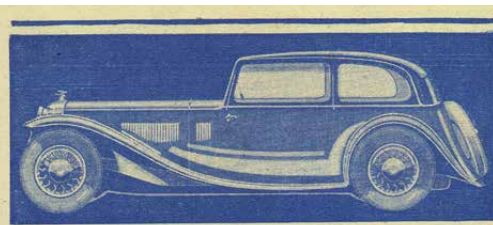
C.

In de verre toekomst zullen we misschien gedwongen door de overheid vanwege milieu-eisen treintje moeten gaan rijden. Dan worden er elektronische middelen in de moderne auto geïnstalleerd en worden we gedwongen "aan elkaar gekoppeld" te rijden. Op zulke high tech super snelwegen wordt het initiatief bij de overheid en elektronica gelegd om aldus CO2 te reduceren en optimaal van het asfalt gebruik te maken.

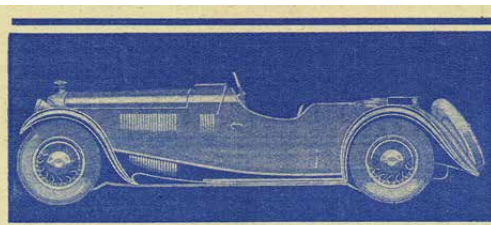
Milieu technisch te verdedigen, maar dit in een Alvis??? No way.

Onze historische auto's zijn al "oud", maar dat hoeft gelukkig niet voor ons allen als Alvis leden te gelden. Vandaar dat ik dit zo ter tafel breng, en van ganser harte hoop dat dit route systeem niet wordt aangenomen op onze club-evenementen.

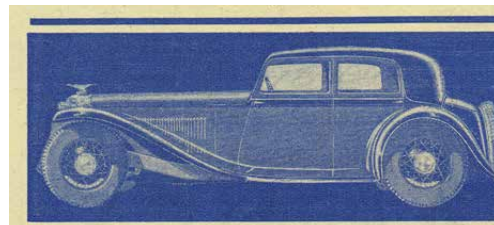
Tom Gatsonides



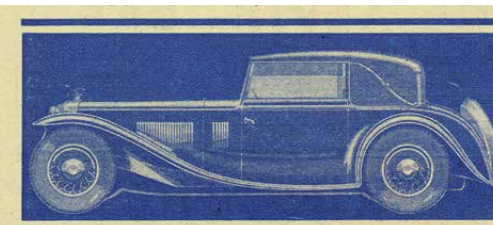
Vanden Plas Sports Saloon



Sports 4-Seater

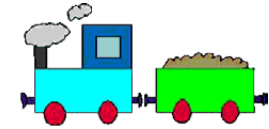


Thrupp & Maberly 4-Door Saloon



Drop Head 4-Seater Coupé

Ritten en Treintje rijden.



Treintje rijden!

Als evenementencommissaris probeer ik, voor de ALV, voor onze jaarlijks ritten een organisator te vinden. Tot 2014 is dat redelijk gelukt, echter dit jaar is/was het animo om 'iets' te organiseren minimaal. Steeds weer dezelfde leden nemen elk jaar weer een rit voor hun rekening bij gebrek aan 'verse' organisatoren. Gevolg is dat ritten bijna elk jaar in dezelfde regio worden gereden, meestal rond de woonplaats van de organisator. Niets mis mee, maar voor sommige AOCN leden een reden tot commentaar: weer hier... of weer daar

De beste stuurder staan aan wal, dus wanneer jij je aangesproken voelt neemt het initiatief en zet voor volgend jaar eens een rit uit.

Vaak heb ik bij gebrek aan organisatoren 1 of 2 ritten per jaar voor mijn rekening genomen, **dat doe ik niet meer!** Wanneer het volledige rittenschema niet kan worden gevuld is dat jammer, dan zal het komend jaar misschien maar uit 2 of 3 ritten bestaan.

Bij alle ritten die tot op heden georganiseerd zijn is een routeboek verstrekt. De deelnemer kan op eigen gelegenheid met behulp van aanwijzingen in het routeboek zijn doel bereiken. Niemand wordt gedwongen in konvooi te rijden.

Er zijn echter argumenten om dit wel te doen, bijvoorbeeld wanneer je alleen in de auto zit, zonder rijder/navigator. Verder hebben sommige van onze partners helemaal geen zin om steeds alert te moeten zijn op aanwijzingen uit het routeboek.

Het moet voor alle deelnemers leuk zijn en blijven (treintje of op eigen gelegenheid) daarom is er ook altijd een routeboek beschikbaar.

Op welke wijze het eindpunt wordt bereikt bepaal je zelf.

Anton Brouwers
Evenementencommissaris

Een kritisch onderzoek van de Post-War Alvis auto's

door DH Mitchell

Onderstaand artikel is een vertaling door ondergetekende van het origineel dat gepubliceerd werd in het Engelse Bulletin nummer 230 uit 1973. Voor mij kwamen er van mijn TA 21 zeer herkenbare eigenschappen naar voren. Ik heb me van commentaar onthouden.

Hans Noordhoek

Na bijna elk type van de naoorlogse Alvis bezeten te hebben, te beginnen met het model uit 1948, heb ik het gevoel dat ik met enige autoriteit de voor- en nadelen van de verschillende stijlen kan beoordelen.

1. TA 14 - 1947-1950

Alvis' eerste naoorlogse auto, op basis van het pre-1940 12/70 ontwerp. De motor lijkt erg op die van de 12/70, de versnellingsbak is bijna identiek. De carrosserie is echter wat groter en meer bolvormig, zeker niet zo oogstrelend als de 12/70. Mechanisch is hij veel

eenvoudiger en volgens mij sterker en duurzamer dan de daaropvolgende 3-liters. De prestaties van de 1800 cc motor kunnen worden omschreven als weinig inspirerend, waardoor de auto een beetje moeilijk te gebruiken is in het moderne verkeer. De besturing is relatief licht, mogelijk als gevolg van de hefboomwerking, die door het gigantische stuurwiel kan worden uitgeoefend. De remmen zijn volledig mechanisch en ik heb problemen met het instellen gehad om een gelijkmatige remwerking te bereiken. Het chassis en de body zijn zeker solide. De massieve voorspatborden moeten stevig



vastgeschroefd worden of ze kunnen los komen van hun ondersteuning. Vaak hangt de carrosserie vrij laag aan de achterzijde, re-tempering van de veren is dan nodig om dit op te lossen. Ondervonden problemen: koppakking problemen (de cilinders zitten zeer dicht bij elkaar), ongelijk remmen (vastzittende compensatoren), motor loopt warm bij warm weer.

2. TB 14 - 1950

De eerste naoorlogse "sportwagen" van Alvis, geïntroduceerd op de Motor Show in 1948, compleet met een cocktail kabinet en glazen in een van de deuren. In principe is een TA-14 chassis met de zelfde motor, maar met dubbele carburateurs, een ongebruikelijk lang tweezits koetswerk, met niet-Alvis-achtige grille. Mechanisch identiek aan de TA 14, maar met betere



prestaties als gevolg van de twin carb. motor en de lichtere carrosserie. Carrosserieonderdelen, in tegenstelling met bij TA 14, zijn vrijwel niet te koop, maar nieuwe kappen en zijramen zijn snel gemaakt. Ondervonden problemen: Verbogen kap frame.

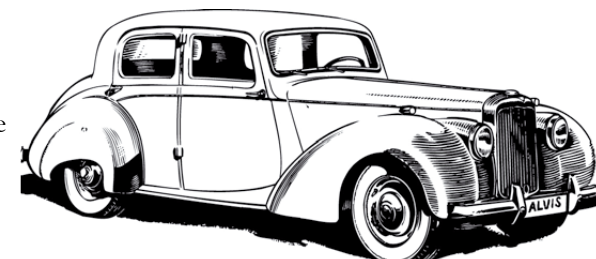
3. TA 21 - 1950-1952

Ik beschouw dit als de eerste echte naoorlogse Alvis. De auto heeft een volledig nieuw ontworpen drie-liter 6 cylinder motor, met moderne ophanging, remmen en koetswerk. Mechanisch is hij complexer dan de TA 14 serie, maar wel met veel betere prestaties. De eerste exemplaren hadden een Solex carburateur, maar latere hadden een veel betere uitvoering met twin SU 's.

Het remsysteem is nu volledig hydraulisch en de voorvering is onafhankelijk.

De prestaties, benaderen de 100 mph, dit maakt de auto meer bruikbaar in het huidige verkeer, maar het is nog steeds een "zwarte" auto om te rijden. Ondervonden problemen: lage oliedruk, lekkende koppakkingen (de cilinderkop is lastig goed vast te zetten), oververhitting, hoog brandstofverbruik (tot 15 mpg), roestende uitlaten (twin-systeem duur om te vervangen).

Het chassis is gevoelig voor dodelijke rot aan de achterzijde. De carrosserie van de saloons, grenzend aan de achterspatborden en de achterklep is moeilijk roestvrij te houden. Het open dak lekt. Versleten fuseepennen zijn ingewikkeld te vervangen. Zwakke achterveren. Pakking van het uitlaatspruitstuk en de downpipe gevoelig voor lekkage. Koppellingsbediening scheurt uit het chassis.



4. TB 21 - 1952

Lijkt in stijl op de TB 14, maar met een conventionele, Alvis-vormige radiator. Tweezits koetswerk met linnen kap op een TA-21 chassis. Mechanisch meestal gelijk aan de TA 21, dus onderdelen gemakkelijk te verkrijgen. Carrosseriedelen zijn onmogelijk om aan te komen, en dus zeer duur om te repareren als ze beschadigd zijn. Betere prestaties dan TA 21 vanwege de lichtere body. Het is inderdaad een fijne auto om in te rijden. Het is een goede koop als je er een kunt krijgen, er zijn er maar 25 gemaakt*. Deze auto's kosten nu (1970) al 600 tot 1000 pond.



5. Alvis Healey - 1952

Dit is de Britse versie, gemaakt in zeer beperkte hoeveelheden, van de Nash-Healey. Hij heeft een drie liter TA21 liter motor, maar wel speciaal getuned.



Healey chassis en carrosserie met geïntegreerde spatborden en een niet-Alvis grille. De enige echte Alvis sportwagen die op de moderne manier gebouwd is. Hij is zeldzaam en duur. Carrosserie- en chassis onderdelen zijn vrijwel onmogelijk te vinden. Aluminium carrosseriedelen zijn vatbaar voor ouderdomsscheuren (intercrystallijne corrosie).

6. TC 21 - 1953-1954

De eerste auto's waren vergelijkbaar met de TA 21, latere uitvoeringen vergelijkbaar met de TC 21/100. Uitgevoerd met enkele veranderingen in de deuren, de stoelen en het dashboard. Auto's kunnen af fabriek de hoge compressie, 1:8,1 cilinderkop hebben, hoewel mijn exemplaar een lage compressie kop en een motornummer had gelijk aan dat van de auto, maar nog wel gestempeld TA 21. De achteras ratio kan nog steeds



de snelheid beperken tot iets minder dan 100 mph.

De drophead coupé versie van de TA / TC-serie heeft het duidelijke voordeel dat de carrosserie van aluminium is, alhoewel staal o.a. voor de spatborden wordt gebruikt. De gevoerde kap is mooi, maar echter duur om te vervangen, wel meer dan 100 pond (1970).

7. TC 21/100 Grey Lady 1954-1955

De ware "Grey Lady", naar mijn mening, is de versie met spaakwielen, lamellen in de zijkanten van de motorkap en de luchtinlaten in de bovenkant van de motorkap, maar er zijn ook versies met disc wielen en geen lucht scoops. Alle types hebben verchromde randen om de ramen. De aangepaste achteras verhouding en de ontwikkelde hoge compressie



dashboard, waarbij de instrumenten voor de bestuurder geplaatst waren. Erg zeldzaam.

9. TD 21 Series I en II 1959-1963

Gefabriceerd door Park Ward, de carrosserie is vergelijkbaar met de Willowbrook vorm, maar met verschillen in de daklijn, achterrauten, voor- en achterspatborden en het dashboard.

Verdere verschillen zijn te vinden aan de motor: het kleppendecksel overlapt nu de bougies en er wordt voor de eerste keer een extern oliefilter gemonteerd. De cilinderkop is nog moeilijk te monteren (voor sommige van de moeren moeten de spuitstukken worden

motor maken een echte 100 mph nu mogelijk.

Een drophead Grey Lady verdient een hoge waardering. Een interessante combinatie zou een TC 21/100 drophead zijn, uitgerust met een TD / TE motor en een versnellingsbak met een overdrive.

8. TC 108 / G - 1957

Slechts zestien van deze carrosserie stijl werden er gemaakt. Ze zijn op een TC 21/100 chassis gemonteerd met de 1:8,1 compressie motor en de Alvis versnellingsbak. De carrosserie, met geïntegreerde spatborden, werd net als bij de eerste TD 21's gebouwd door Willowbrook volgens het ontwerp van Graber. Ongewoon was het gebruik van een uit één stuk glasvezel gemaakt



gedemonteerd). De matige, vaak luidruchtige versnellingsbak komt van BMC, een alternatief is een automaat van Borg-Warner.

Drophead en saloon versies werden gemaakt, met draad of spaakwielen. De schijfremmen aan de voorwielen zijn meestal uitgerust met rembekrachtiging. Zonder twijfel de slechtste eigenschap van dit model zijn de dubbelwandige



spatborden aan de achterzijde, die bijna altijd roesten. De enige remedie is het monteren van secties uit enkele plaat. De voorspatborden zijn ongeveer net zo gevoelig voor roesten, met name rond de koplampen en onder de luchtinlaat roosters. De chassis roesten ook graag aan de achterzijde in de buurt van de achteras. De krachtigste standaard Alvis tot nu toe, maar was hij echt bijna 3000 pond waard in 1960?

10. TE 21 - 1964

De voorspatborden bevatten nu vier koplampen, twee paar boven elkaar gemonteerd. Saloon en Drophead versies werden gemaakt met zowel de uitstekende vijf versnellingen ZF versnellingsbak of een automaat. Bij de drie liter



motor werd het vermogen verhoogd. Het koetswerk is even gevoelig voor roest als bij de TD 21, maar misschien meer zo rond de koplampen.

11. TF 21 - 1966-1967

De definitieve versie van de drie liter, die het leven begon als de TA 21 in 1950. De motor is nu getuned op de maximum output en uitgerust met drie SU carburateurs. Het instrumenten paneel, vergelijkbaar met dat in de Rover 3 liter, is nu geplaatst voor de bestuurder. De roestproblemen bestaan nog steeds. Sommige carrosseriedelen voor TE / TF-serie worden steeds schaarser en duurder. De TF 21 zou eigenlijk moeten zijn uitgerust met de huidige Rover V8, maar de Rover 3,5 liter was bijna 1000 pond goedkoper.



uit De Autokampioen 1948

Auto's met plastic-carrosserieën

Men zal weten — (want het is een tijdlang een publiek geheim geweest) — dat bij Ford geruimen tijd zeer serieuze proefnemingen zijn geschied met wagens met plastic carrosserie, waarbij de sojaboon een der gebruikte grondstoffen is geweest, proeven, waarvan men indertijd groote verwachtingen heeft gekoesterd. Deze zijn echter niet in vervulling gegaan, en men heeft tenslotte te Dearborn dat plastic project geheel losgelaten. Tijdens het genoemde interview werd de vraag gesteld of het experimenteren in deze richting nog tot bijzondere ervaringen had geleid, een vraag, die beantwoord werd met de mededeeling, dat gebleken was, dat de plastic-carrosserie-auto, zoodaals die door Ford werd gebouwd in proef — uiteindelijk te duur was gebleken voor het gebruik voor standaard-serieproducten. Dat uit deze interessante experimenten nog andere ervaringen waren voortgekomen achtte de jonge Ford wel zeker hoewel hij beweerde van deze zeer speciale materie niet op de hoogte te zijn.

Alvis-model „Bacchus achter het stuur“

Was de Ford met plastic carrosserie dus blijkbaar te duur voor standaard-serieproductie en is men dus maar van de sojaboone afgestapt, de heer Ford heeft op de Brusselsche automobieltentoonstelling, al waren Ford en General Motors daar dan niet ten tooneele verschenen, een andere carrosserie kunnen zien, die zeker nog minder was geëigend voor standaard-seriegebruik. Dat was die van den duren Britschen Alvis, die stond tentoongesteld en waarbij in een der portieren, op geraffineerde wijze, een soort „cocktail-corner“ was ingebouwd compleet met keurig likeurstel.

Wanneer het den Alvis-menschen erom te doen was de aandacht van de bezoeker te trekken en te behouden, dan zijn zij met dit ingebouwde likeurkeldertje daarin in zekere mate geslaagd, maar het commentaar, dat dit model zoo hier en daar den toeschouwers ontlokte, was niet onverdeeld gunstig en leidde veelal in de richting van de vele waarschuwingen, die nu al jaren lang in vele auto- en motortijdschriften telkens weer zijn gelanceerd tegen niet alleen drankmisbruik doch ook drankgebruik achter het stuur. Inderdaad was dit model „Bacchus achter het stuur“ nu niet bepaald een gelukkige vondst en het is maar goed, dat ook deze propositie te duur is voor standaard-serieproductie en dat de weger niet bevolkt zullen worden met gemotoriseerde cocktail-kabinetten. Want het

Een „knal“-wagen was die Alvis op de Brusselsche show zonder enig twiffel, een meesterstuk van carrosseriebouw, maar . . .

... maar van dit type „Bacchus“ heeft de nuchtere Nederlander toch (gelukkig) niet terug. Wij houden het liever op het befaamde „When you drink, don't drive, when you drive, don't drink!“ (Het is niet voor de ganszen gebrouwen, maar evenmin voor den uog-san-het-stuurzittende-automobilist!)

De nieuwste combinatie auto en motorrijtuig

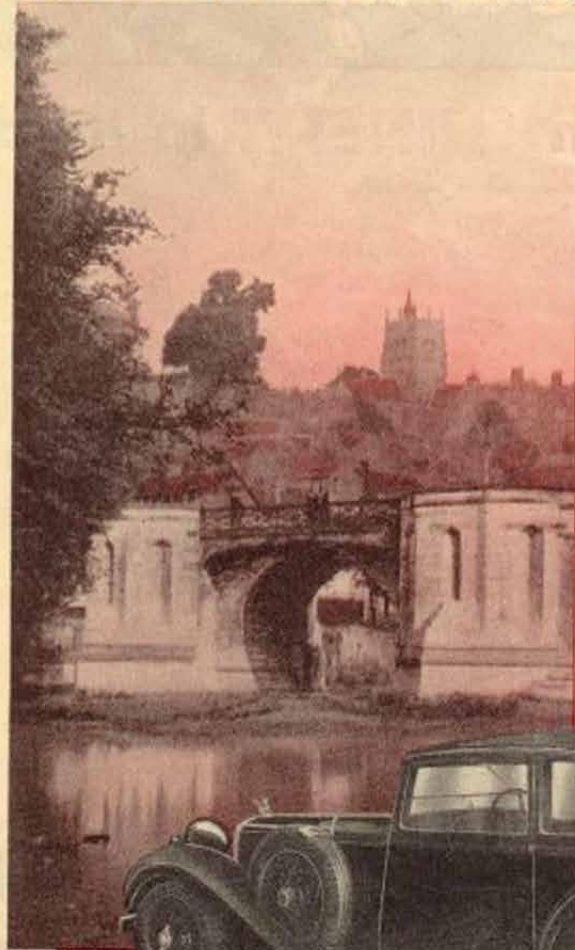
En nu we toch zijn op het terrein waar auto en motorrijtuig elkaar ontmoeten, blijven wij op dat gebied en vestigen ons dacht op de kleine Corgi vouwbare lichte motortje, dat een civiele voortzetting is van zijn voorlooper in de vorm van de befaamde Welbecke, het bekende motorvehikeltje, waar Britsche „air-borne troops“ lijken zin uit de lucht kwamen met behulp van parachutes.

De tegenwoordige Corgi opvouwbare dubbele handvoertuigen en telescopische montage berust volkomen op ervaring en is een verdrag door een kind te hantieren voertuigje, uitgerust met 98 cc twee-takt „Sprint“ van Excelsior, die een topsnelheid verleen ca 45 km per uur. Dit doorgedige miniatuur vehikeltje laatsten tijd speciaal te gaan trekken door het feit dat het in Engeland begint te worden als een soort „verlengstul auto“, doordat men een paar van die Corgi's in opvoert en op een gegeven moment vehikeltjes eruit haalt, voegde er dan een paar naar Brussel is gegeven voor Belgische verkeersautoriteiten, heeft blijkbaar mede een belangrijke stoot gegeven aan de verwezenlijking van plannen bij onze Zuiderburen om ook in hun land een dergelijk nuttig instituut in het leven te roepen, dat dan ook nu het levenslicht heeft aanschouwd in den vorm van de „Touring-Secours“, geschapen door de Touringclub de Belgique. De „Benelux-geest“ is ook bij deze nieuwe creatie tot uiting gekomen blijkbaar, want motorenuitrusting en uniformen zullen in kleur en model volkomen dezelfde zijn als die van de gele ridders van den A.N.W.B. en voor den dienst zal ook hetzelfde

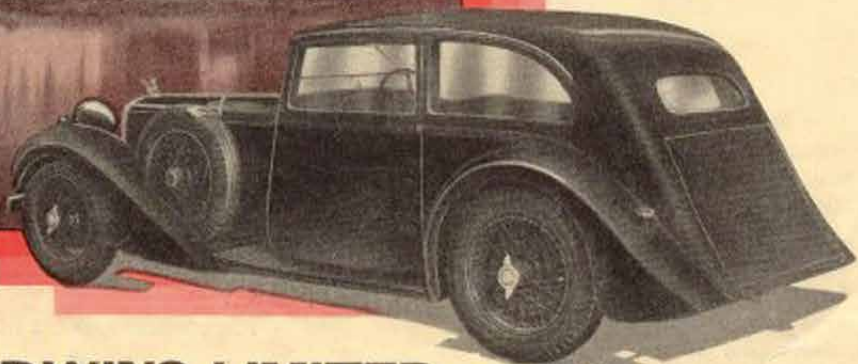
118

BALDWINS

BRITISH STEEL SHEETS



SUPPLIERS
OF ALL
CLASSES
OF SHEET
STEEL TO
THE MOTOR
INDUSTRY



BALDWINS LIMITED
WILDEN IRONWORKS
STOURPORT-ON-SEVERN

LONDON SALES OFFICE: 67, QUEEN VICTORIA STREET, E.C.4
ALL OUR SHEETS ARE OF BRITISH
MANUFACTURE THROUGHOUT . . .