

TRIANGEL

Power with beauty,



Speed with grace

OKTOBER 2016 **106**

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND



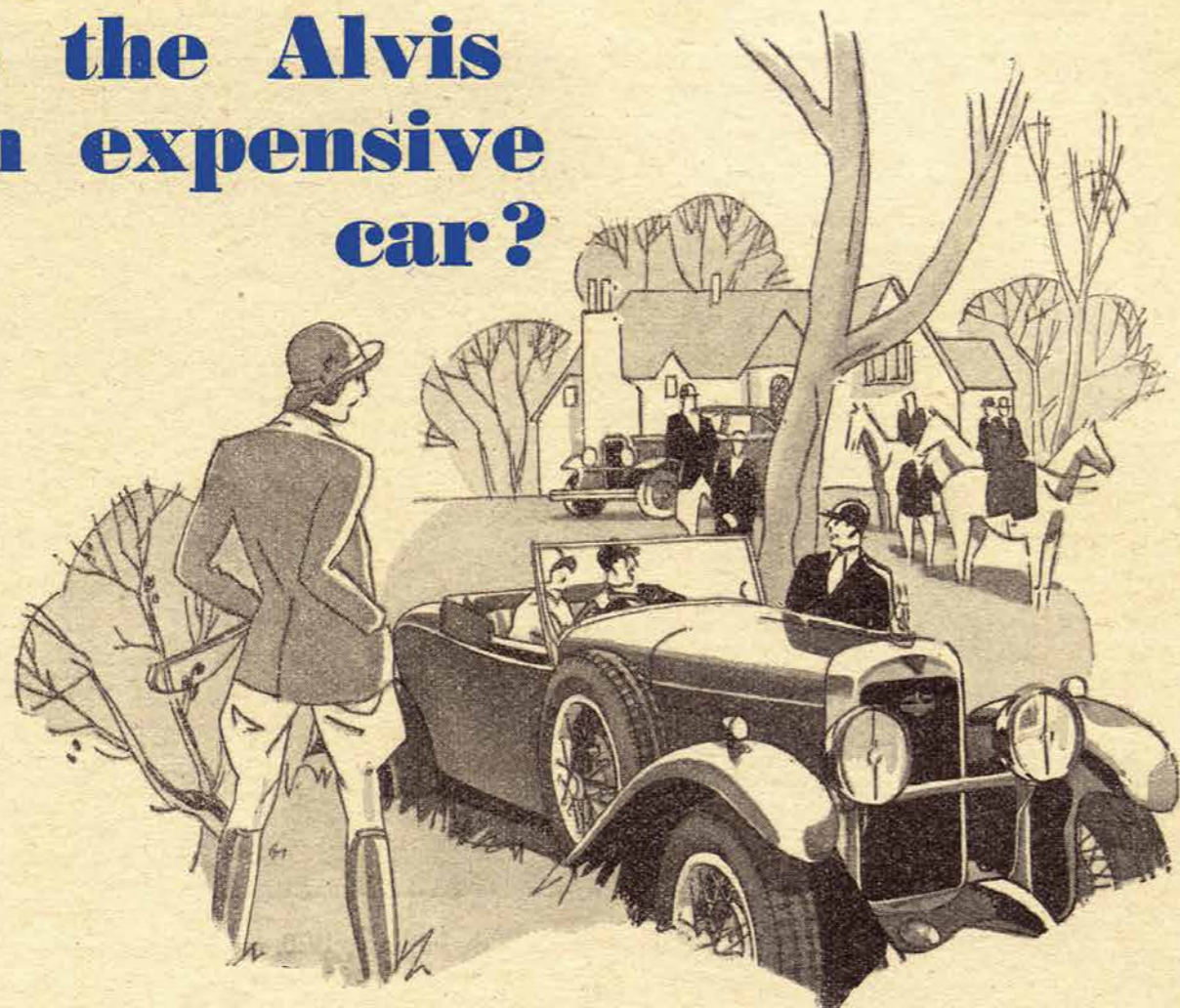
FIVA WORLD RALLY SLOVAKLIA 2016

VADERDAG IN LELYSTAD

DE TA 21 DRIELITER MOTOR

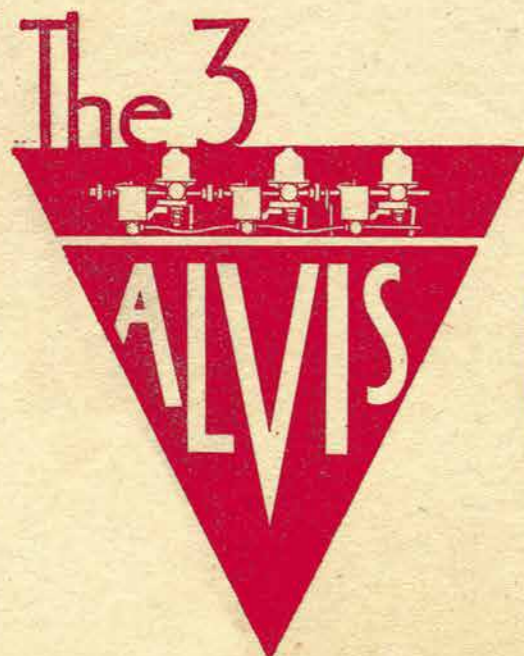
VERSLAG EAGLE RALLY

Is the Alvis an expensive car?



Can you readily bring to mind any other car which has a guaranteed speed of 85 m.p.h., that costs less than £600? Can you readily call to mind any other car of like price which will do so much, and is so well built that its makers have the confidence to guarantee it for three years? Can you readily call to mind any other car that performs so well, and costs so little to run; has so small a tax, so light an Insurance and such an amazing economy in petrol and oil? Can you readily call to mind any other car, irrespective of price, that better maintains its tune? You cannot.

Right! Then we have proved our point. Two and Four Seater, £595. Saloon, £675.



HENLYS

England's Leading Motor Agents

HENLY HOUSE, 385/7 EUSTON ROAD, N.W.1
Opposite Gt. Portland Street Station. Phone: Museum 7734/9

DEVONSHIRE HOUSE, 1, 3 & 5, PETER STREET, 52, NORTH STREET,
PICCADILLY, W.1. MANCHESTER. LEEDS.
Phone: Grosvenor 2271 Phone: Central 1780 Phone: Leeds 29671

The Cater Motor Co., CHELTENHAM ROAD, BRISTOL.
Offices, Works & Service: Glasgow Terrace, Grosvenor Road, S.W.
Phone: Victoria 2261.
Soon AT BOURNEMOUTH.

85 M.P.H.
GUARANTEED.



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-bijchrift.
Bewaar als .jpg file, grootte 300 dpi,
(± 1800 pixels hoog of breed).
Bij veel of grote foto's:
Via www.wetransfer.com sturen naar:
redactie@alvisocn.com
en naar paulvdvelde@artiv.nl

Ontwerp en lay-out: Paul van der Velde

Druk: RDS, Odijk

Inleveren kopij en foto's voor de
volgende Triangel no. 107
Uiterlijk 20 november 2016

4 **Chairman's Column**

4 **Evenementenkalender**

5 **Van de redactie**

5 **Banden**

Hans Noordhoek



7 **Even voorstellen**

Chris de Groot



8 **Fiva World Rally Slovakia 2016**

Lutz Burchard



12 **Vaderdag in Lelystad**

Rob Tuijl



14 **Concours d'Elegance
Paleis Het Loo**

Hans van Tongeren

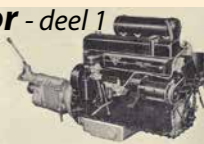


17 **Drie dagen Crossing Borders**

Jan Maarten ten Bos

19 **De TA 21 drieliter motor - deel 1**

R.E. Spain / Hans Noordhoek



22 **De Eagle Rally 2016**

deel 1: Simon van Oostveen

deel 2: Ingeborg van der Meijden



26 **Klebspeling
bij de drielitters**

- Hans Noordhoek

Voorplaat: TD 21 van Joran van Nimwegen
en TB 21 van Paul van der Velde op het
Aviodome tijdens de toerit van de Nationale
Oldtimerdag in Lelystad



Chairman's Column

Heb ik een onschatbare klassieker?

Om te beginnen dien ik te melden dat dit geen onderbouwde wetenschappelijke verhandeling is, slechts een overpeinzing naar aanleiding van een vervelend incident tijdens de laatste Eagle Rally.

Af en toe moet je weer eens met je neus op de feiten worden gedrukt!

De eerste vraag die bij mij op komt: wat is mijn auto waard? Wat mijn auto waard is, de handelswaarde, wordt pas duidelijk wanneer ik over ga tot verkoop en de koper bereid is het door mij gevraagde bedrag op tafel te leggen. Voor de duidelijkheid, emotionele waarde laten ik hier buiten beschouwing.

Mijn tweede vraag: wat wil of zal in geval van schade de verzekering vergoeden. Een differentie in beperkte schade of een totale schade speelt natuurlijk een belangrijke rol. Gebruikelijk is dat na een schademelding de assuradeur een expert benoemt die de omvang van de schade zal vaststellen en aan de hand van zijn schaderapport overgaat tot uitkering van het vastgestelde bedrag. Een normale gang van zaken bij een moderne auto. Is deze handelswijze ook van toepassing op onze 'onschatbare klassiekers'? Wanneer een klassieker casco (All Risc) verzekerd wordt, verlangt de assuradeur een taxatierapport. Op basis van het taxatierapport wordt onder andere de premie berekend maar, veel belangrijker, het taxatierapport dient ook ter bepaling van de (dag)waarde van de auto.

Ook wanneer een klassieker slechts WA verzekerd wordt is het aan te bevelen een taxatierapport te laten maken. Het herstel van een schade aan een klassieker kan wel eens vele malen kostbaarder uitvallen dan een vergelijkbare schade aan een moderne auto. De carrosserie van onze auto heeft vaak een geraamte van hout waarover staalplaat is aangebracht. Voorgevormd plaatwerk is vaak niet meer verkrijgbaar en vakmensen die vertrouwt zijn met de techniek van houtwerk en panel beating zijn ook dun gezaaid.

Kortom een schade aan je klassieker is geen sinecure! Het is niet mijn bedoeling hier een somber beeld te schetsen in de zin van: wat als ...! Ik wil jullie er op wijzen eens goed naar de voorwaarden in je verzekeringspolis te kijken en er vooral voor te zorgen dat er een up to date reëel taxatierapport aanwezig is. Misschien is iemand van onze leden beter thuis in deze materie en kan hij of zij in een volgende Triangel hier eens dieper op in gaan. Rest mij nog jullie veel veilige en schadevrije klassieke(r) kilometers toe te wensen.

Met een vriendelijke groet van jullie Voorzitter,
Anton Brouwers

Van de redactie

Weer 28 pagina's deze keer. Ik ben hier heel gelukkig mee en ik heb zelfs al een mooi lang artikel klaar liggen voor de Triangel 107. Het begint er op te lijken, dat 28 pagina's dus de nieuwe standaard wordt. Niet alleen jullie, maar ook mijn opvolger maak ik daar vast blij mee. Ik moedig dan ook alle leden aan om zelf de pen te pakken en niet te wachten wat de bekende schrijvers deze keer weer voor invallen hebben gehad.

In deze Triangel heb ik deel 1 van een artikel opgenomen, verrijkt met mijn ervaringen, over de drie liter motor van na de oorlog. Ik heb ook een tweede deel klaar liggen, dat gaat dieper in op de techniek en is daarom misschien voor veel leden minder interessant. Mochten jullie daar anders over denken, dan hoor ik het graag. Kortom als een aantal van jullie mij mailen met de vraag om ook dit deel te plaatsen, dan zal ik daar zeker op reageren. Ook hier weer met mijn ervaringen er in verwerkt.

Ein Artikel auch auf Deutsch dürfte in diese Auflage nicht fehlen. Leider hat Lutz Urlaub und hat sein Original auf Englisch geschrieben. Mann wundert sich wann er Holländisch lernen wird. Aus diesen Grund haben wir jetzt ein Bericht auch auf Englisch. Wir glauben und erwarten dass Sie das auch lesen können. Die Nächste Auflage wird wieder standard sein. Es wäre natürlich auch sehr schön wenn eine von unsere Deutsche Mitglieder seine Alvis Erfahrungen auf Schrift stelle würde, damit ich ein Artikel aus euere Hand im Triangel aufnehmen kann. Viele von unsere Holländische Mitglieder haben das schon geschafft also so schwierig kann es nicht sein. Die meiste Holländische Mitglieder verstehen ausreichend Deutsch und damit entfällt den Grund für mich es auf Holländisch zu übersetzen.

Banden



Uw redacteur heeft ergens ver verstopt wat Zeeuws bloed. Dit komt soms boven water en dan ben ik te zuinig. Recent had ik daar een mooi voorbeeld van.

Mijn TA 21 heb ik zeker 20 jaar geleden voorzien van nieuwe banden. Ze zagen er ook nu nog als nieuw uit. Profiel helemaal in orde en ook nog geen droogscheurtjes. Alles leek in orde. Bij de Eagle Rally voelde de auto toch wat onrustig aan en ze begon ook naar rechts te trekken. Je gaat dan analyseren, wat het zou kunnen zijn en ja, het wegdek leek wat ongelijk. Anton heeft later ook nog een kort stukje gereden en meldde me, dat hij iets vreemds voelde.

Kortom de hele voortrein en de remmen nagezien en niets gevonden, behalve dat duidelijk werd, dat de voorbanden duidelijke afwijkingen toonden op het loopvlak. Alleen vlakke kanten, maar ook vervormd in de breedte. Je ziet dat alleen als je het wiel vrij laat draaien. De banden waren kennelijk door veroudering minder flexibel geworden en ze kwamen niet meer terug in de juiste vorm. Na 20 jaar mag dat ook wel.

Nieuwe banden dus en dan begint het. Met de originele maat 6.00x15 kan een huidige bandenfirma weinig. In het boek "50th Anniversary Collection" van de TA 21

staat als vervanging 185x15 aangegeven. Die zaten er ook op dus die heb ik gekocht.

Ik wilde de auto ook nog laten sporen om zeker te zijn dat de voortrein in orde was, maar de monteur legde mij uit, dat ik beter eerst kon gaan rijden. Hij stelde, dat zelfs bij nieuwe auto's en banden, trekken als gevolg van de banden soms voorkomt en dus zeker bij mijn oude exemplaren.

Ik heb, weer die Zeeuwse inslag, zijn advies opgevolgd. De proefrit ging prima en hij stuurt weer als de beste. Hij had gelijk en sporen was niet nodig.

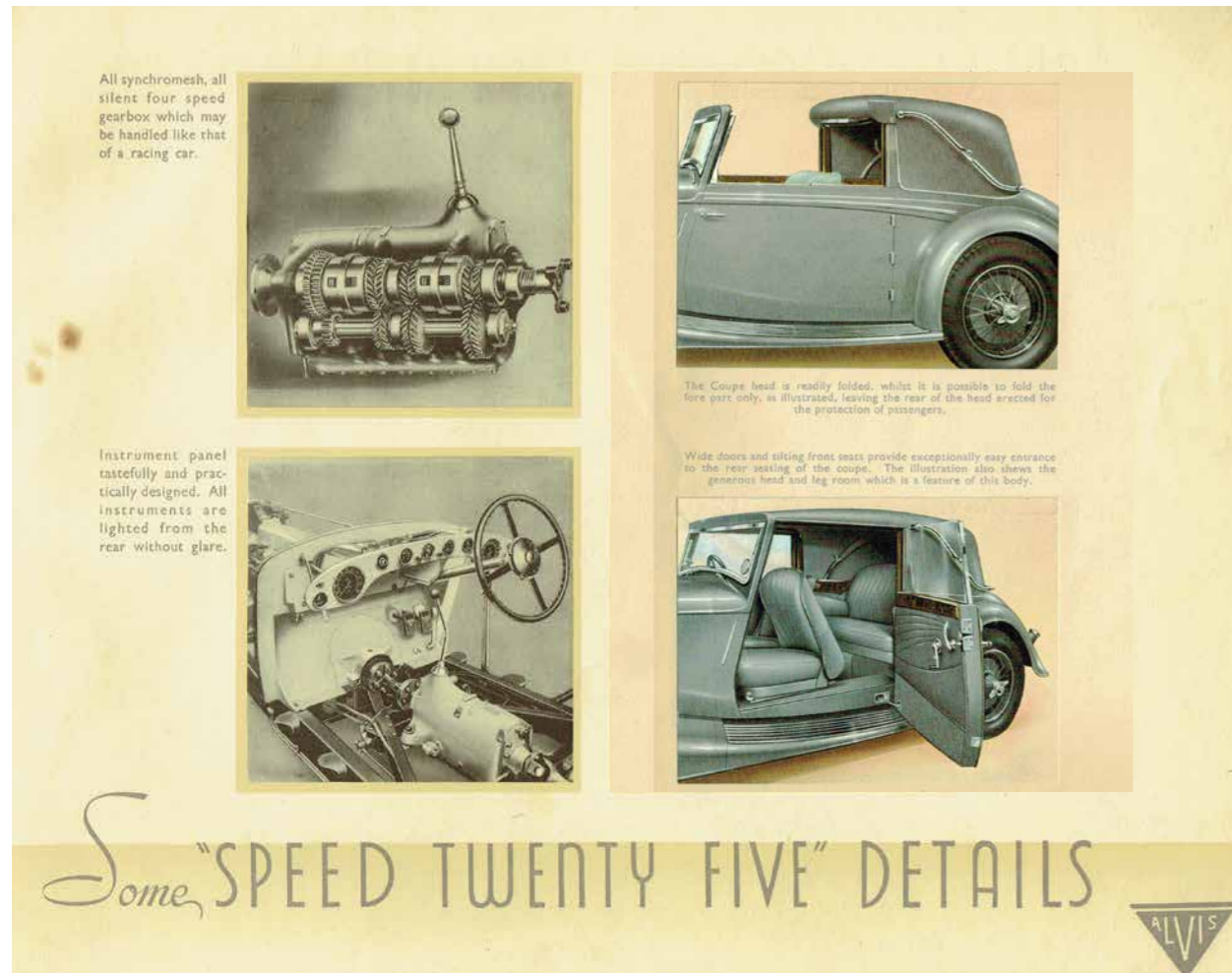
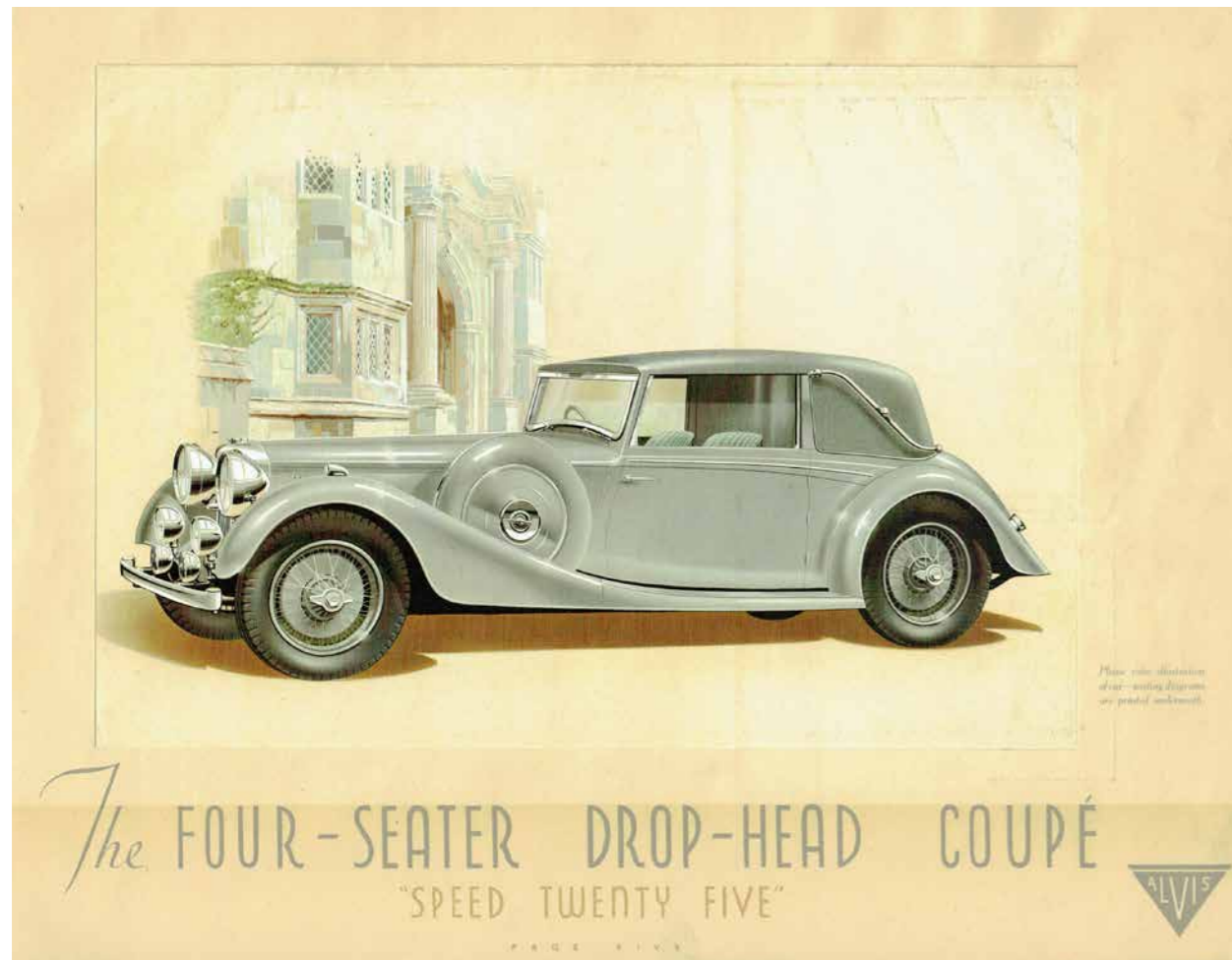
De maat 185x15 houdt tegenwoordig in dat de bandhoogte 80% van de breedte is. Deze maat is dus in de huidige codering eigenlijk 185/80x15. De hoogte van de band is dan 148 mm. Bij de originele band met 6 inch is dat 152 mm, omdat toen de breedte en hoogte nog gelijk waren.

Het advies in "50th Anniversary Collection" lijkt dus te kloppen. De bandendruk heb ik wel wat hoger gekozen dan de origineel aanbevolen 30 lbs/sq.in.

Met nu radiaalbanden in plaats van diagonaal banden ziet het er met 2,7 bar volgens mij beter uit en het comfort is vergelijkbaar.

Evenementenkalender

Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
AOCN evenementen:		
High Tea	20 november	Eerbeek / Hans en Frederike van Tongeren
Overige evenementen:		
Interclassics Brussel	18-20 november	Brussel (B) www.interclassics.be
Internationale Oldtimerbeurs Eelde	26-27 november	Eelde www.oldtimerbeurs.net
Essen Motor Show	26 november-4 december	Essen (D) www.siha.de
Int. Oldtimerbeurs Rosmalen	14-15 januari 2017	Rosmalen www.autotron.nl
Interclassics Maastricht	12-15 januari 2017	Maastricht www.ic-tm.nl
Noteer alvast in je agenda:		
Jubileum - 35 jaar AOCN	19-20-21 mei 2017	Teuteburgerwald, Duitsland



Even voorstellen: Chris de Groot

Al enkele jaren vind ik het leuk als ik een Alvis zie. Iedere keer raken die auto's me. Wat een mooie auto's in alle verschillende verschijningsvormen. Touring, racing, open, gesloten en van allerlei carrosserie bouwers. Die verscheidenheid pakt me op de een of andere manier. Daarbij spreekt de techniek me ook aan.

In Rosmalen weer rondgelopen op de clubstand, en me voorgenomen lid te worden en ooit eens zo'n mooie Alvis aan te schaffen.

Inmiddels is dat gebeurd, we hebben een mooie Silver Eagle uit 1936 in Engeland op de kop getikt.

Op mijn vraag aan de verkoper of de auto zo goed was dat hij probleemloos naar Nederland zou kunnen rijden was zijn antwoord "JA".

Een aantal weken later ben ik met mijn vrouw naar Engeland gevlogen en hebben we er een leuke terugrit van gemaakt. Al met al is dit prima bevallen.

In Nederland heeft Ab van Egmond naar de auto gekeken en hier en daar nog wat tips gegeven. Verder hebben we al wat ritjes in de omgeving gemaakt.

Qua evenement heb ik meegedaan aan de Vintage Revival op Zandvoort, wat een leuk evenement is dat! Als alles meezit ben ik dit jaar weer van de partij.

Wat valt er voor te stellen? Getrouwd met een schat van een vrouw en we hebben een dochter van 18 die nog een beetje pubert. Verder wonen we in Everdingen aan de Lekdijk in een charmant oud huis uit 1890. Ook hebben we in de familie alledrie de liefde voor het zeilen en het wedstrijdzeilen. Er wordt ook in de weekenden en op de



woensdagavonden lekker gezeild. 's Winters wordt er aan ijszeilen gedaan. Voorwaarde is wel dat er ijs ligt :-), maar in de afgelopen 8 jaar heb ik toch 5 winters steeds enkele dagen op het ijs kunnen staan. Ook met de ijszeiler zeil ik wedstrijden wat zeer spectaculair is.

Verder ben ik klassieke auto liefhebber, vanaf kinds af aan heb ik een zwak voor oude Alfa's. Vanaf mijn achttiende heb ik ook een Alfa Romeo Giulia Sprint GTV (Bertone coupe) uit 1967 waar ik heel wijs mee ben. Tevens Engels geïntereerd, Land Rover en Jaguar. Beide mooie merken. Laatst heb ik weer een aantal mooie Alvissen gezien tijdens de Tulpenrally, waarvan ook een aantal clubleden, te zien aan de badge op de auto.

Met vriendelijke groet, Chris de Groot



2½ ALVIS'es at the

Fiva World Rally Slovakia 2016

7 - 12 June 2016

door Lutz Burchard



De afstand van Den Haag naar Piestany in Slowakije, waar de rally plaatsvond, is een beetje te lang om zelf te rijden, daarom kozen we er voor om de autotrein te nemen van Dusseldorf naar Wenen - één van de laatste verbinding met Zuid-Europa.

Vanuit Wenen reden we de ongeveer 170 km via zeer goede en kleine weggetjes langs de Donau naar Piestany. We kwamen daar aan op dinsdag 7 juni, op tijd voor de ontvangstreceptie met een defilé door de stad om daar te worden begroet door de hoogwaardigheidsbekleders. Op de lijst stonden 3 Alvis'es: Ulrich Brinkmann met een Speed 20 tourer uit Duitsland, Peter Bering met Speed 25

The distance Den Haag to PIESTANY, where the Rally took place, is a little too long to drive. We therefore choose to take the Austrian Auto-train from Dusseldorf to Vienna - one of the last connections to the Southern Europe.

From Vienna we drove about 170 km via very good and small roads along the Danube-valleys to reach Piestany on Tuesday 7th June, ready for the welcome-reception, which included a defile thru the town to be greeted by the dignities.

On the list have been 3 Alvis'es: Ulrich Brinkmann with Speed 20 tourer from Germany, Peter Bering with Speed 25 from Danmark und myself with the 4.3 DHC from Netherland. However, only the cars from Germany and Holland arrived, Peter Bering had a problem with the 'big end' and was stranded in Brno/Tchech. He and his navigator arrived by rented car to be present - therefore I consider that 2 ½ Alvis'es have been present !

Every morning, when departing, we have been officially greeted and announced for the public and you can see from the picture that we took Peter Bering with us to soften a little his pain not driving his own Alvis Speed 25. Punctually every morning about 60 classic cars departed for the daily tour and we have been astonished about the high quality standard of cars registered in the Eastern Countries: 1930 Duesenberg Derham, 1934 Hispano Suiza J12, 1939 Auto Union Horch 930, 1948 Tatra 87 with air-cooled 8 cyl. engine and a 1931 Bucciali TAV32 with Cord L29 engine – well impressive car but not very original.

Wednesday 8th June took us to Bojnice where we visited the castle – very big so it took us a lot of time – and in the afternoon we returned to our hotel. Thursday 9th June took us to Bratislava where a visit of the VW-factory was organized. We could see only small parts of it, but interesting for us was to see that parts of all VW and related brands are assembled there – even the 2 axels of Bentley's are completely assembled there !

In the afternoon back again,

uit Denemarken en wij zelf met de 4.3 DHC uit Nederland. Echter, alleen de auto's uit Duitsland en Nederland kwamen opdagen. Peter Bering had een probleem met zijn 'big- ends' en is gestrand in Brno in Tsjechië. Hij en zijn navigator kwamen gelukkig toch met een gehuurde auto, daarom ben ik van mening dat er 2½ Alvis'es aanwezig waren!

Elke ochtend, bij het vertrek, werden we officieel begroet en aangekondigd voor het publiek en je kunt zien op de foto's die we maakten dat Peter Bering bij ons zit om een beetje de pijn te verzachten van het niet rijden in zijn eigen Alvis Speed 25. Stipt elke ochtend vertrokken ongeveer 60 klassieke auto's voor de dagelijkse tour en we hebben ons verbaasd over de hoge kwaliteitsstandaard van in de oostelijke landen geregistreerde auto's: 1930 Duesenberg Derham, 1934 Hispano Suiza J12, 1939 Auto Union Horch 930, 1948 Tatra 87 met luchtgekoelde 8 cil. Motor en een 1931 Bucciali TAV32 met Cord L29 motor - een indrukwekkende auto, maar niet erg origineel.

Woensdag 8 juni gingen we naar Bojnice waar we het kasteel be-zochten, erg groot, dus het kostte ons veel tijd. In de middag gingen we terug naar ons hotel. Donderdag 9 juni voerde ons naar Bratislava, waar een bezoek aan de VW-fabriek was georganiseerd. We konden jammer genoeg alleen een klein deel bezichtigen, maar interessant voor ons was het om te zien, dat delen van alle VW typen en ook de vele VW gerelateerde merken er worden geproduceerd - zelfs de 2 assen van de Bentley worden er compleet gemonteerd! In de middag weer terug naar het hotel, helaas hebben we niets gezien van Bratislava. Vrijdag 10 juni ging de tocht naar Nitra, één van



Skoda Police car from Czechoslovakia

unfortunately we couldn't see anything from Bratislava.

Friday 10th June brought us to Nitra, one of the most important cities in this area, known for a splendid baroque Church and to Oponice where we had lunch at a small castle

and visited a famous bibliotheque. Again in the afternoon back and the day ended with a defile again in the Piestany where all cars have been presented to the public.

Saturday 11th June – all cars left for the local airport of Piestany where moto- and car races had been organized for the weekend and a huge crowd had settled on the runways in tents & campingcars. We presented our cars and have been the attraction for public and local TV.



de belangrijkste steden in dit gebied, welke bekend is door een prachtige barokke kerk. Daarna naar Oponice, waar we lunchten in een klein kasteel en ook een bezoek brachten aan een beroemde bibliotheek. De dag werd afgesloten met opnieuw een defilé in Piestany, waar alle auto's aan het publiek zijn gepresenteerd. Zaterdag 11 juni vertrokken alle auto naar het lokale vliegveld van Piestany, waar motor- en autoraces



werden gehouden in het weekend. We parkeerden onze auto's op het terrein en deze zijn zelfs op de lokale tv geweest. Daarna reden we naar Trnava, waar we het casino bezochten en lunchten. In de avond was er een grote show, die het hoogtepunt van de FIVA week moest worden. Aan de voorzijde van het hotel was een grote tribune opgericht met een draaibaar display. De show begon met mooie meisjes om ons op te warmen! Elke deelnemende auto werd vervolgens verwelkomd door de grote menigte toeschouwers, de auto werd van alle kanten bekeken en gepresenteerd. De dag eindigde met een groot vuurwerk na het gala-diner in het hotel. Zondag was de show voorbij, iedereen ging weer naar huis en wij hebben weer de route via Wenen naar huis genomen.

Om u een overzicht van de deelname te geven: In de week 60 deelnemers - in het weekend zelfs 80. Van diverse Edwardian modellen tot de beroemde Skoda's en Tatra's. Er waren niet zo veel Engelse auto's, maar veel Duitse en



Further on we drove to Trnava where we visited the casino, had lunch and returned to the hotel. In the evening the big show took place which has been the highlight of the FIVA week. In front of the hotel a big tribune had been erected with a turnable display-circle. To begin the show pretty girls warmed us up! Each participating car had been welcomed by a big crowd, the car presented from all sides, presents been given and the day finished with a big fire-work after the gala-dinner in the hotel.

On Sunday the show was over – everybody left home and we took again the route via Vienna home.

To give you an overview of the participants : 60 - on the weekend upto 80 cars have been participating. From various Edwardian models to the famous Skodas and Tatras, not so many English made cars but lots of German and US models have been present.

Participants from Morocco



Amerikaanse modellen aanwezig. Vooroorlogse auto's waren er 28 en de rest ging tot bouwjaar 1980. Als gevolg van de grote verscheidenheid van auto's en de leeftijd van vele Edwardians verliepen de dagelijkse uitstapjes enigszins traag. De wegen zijn zeer goed (EU gefinancierd ...) en het landschap was een beetje zoals Noord-Frankrijk, graanvelden en masse, maar met leuke dorpen en beroemde kastelen, waarvan wij er slechts een paar bekeken hebben. Natuurlijk zou het voor de meer sportieve deelnemers zeer leuk geweest zijn om in deze Rally ook nog een reis in de richting van de Karpaten te maken, maar dat was niet gepland.

Mijn algemene indruk is dat deze Rally zeer goed georganiseerd werd, het verantwoordelijke team heeft het goed gedaan en kan er trots op zijn zo'n World Rally te hebben georganiseerd in Slowakije. Laten we niet vergeten dat Slowakije nog niet zo lang geleden "achter het ijzeren gordijn" lag en ze moeten nog veel doen om zich met onze westerse maatstaven te kunnen meten.

Last but not least, laat me je vertellen, dat het Slowaakse publiek zeer enthousiast was bij het zien van onze auto's, ze zwaaiden overal waar we kwamen. Het tegenovergestelde gebeurde toen we terug waren in Oostenrijk, niemand keek om naar onze stinkende oude Panzerwagen!

Prewar counted to 28 cars with the rest upto 1980. Due to the multiple amount of cars and the age of many Edwardians the daily trips have been somewhat slow, the roads have been very good (EU financed...) and the landscape was a little like Northern France – grain fields en masse but nice villages and famous castles, of which we have seen only a few. Of course for the more sporty participants trips in direction of the Karpaten would have been nice too.



My general impression was that this Rally has been very well organized, the responsible team has done well and can - and had been - proud to organize such a World Rally in Slovakia. Let us not forget that Slovakia has been "behind the iron curtain" not so long ago and need still a lot of time to compare with our western standards.

Last but not least let me tell you that the Slovakian public have been very enthusiastic, seeing our cars – they waved everywhere we came – well the opposite happened we returned to Austria – nobody cared for our stinky old Panzerwagen!

Vaderdag in Lelystad

zondag 19 juni

door Rob Tuijl



Bezoek aan Luchtvaart Themapark Aviodome op Lelystad Airport tijdens de tourrit

Ontbijt op bed dat kon ik wel vergeten, vroeg op en op pad is het devies want om 9 uur 's-morgens, ja je leest het goed, was het acte de présence geven op de Nationale Oldtimerdag in Lelystad samen met nog zes enthousiaste Alvis equipes.

- 1: Hans van der Meijden
- 2: Joran en Agnes van Nimwegen
- 3: Jan-Maarten ten Bos
- 4: Rob en Yvonne van Tuijl
- 5: Frederike van Tongeren
- 6: Hans van Tongeren
- 7: Paul en Martin van der Velde

Voor de meesten van ons was het ongeveer 1 à 2 uur rijden voordat Lelystad wordt bereikt. Na enig zoeken kwam de één na de ander aan op de aan de Alvis groep toegekende plek. Daar stonden we in een soort van straatje samen met Jaguars en Riley's.

Wat heel leuk was bedacht is dat Frederike, Martin en Paul gekleed waren als Engelsen. Dit is wel een goed idee om volgend jaar allemaal op z'n Engels gekleed te komen. Nadat we waren uit gekust en veel handen hadden geschud begon het eigenlijke werk. Praten, praten en praten, koffie, koffie en koffie, zwaar werk dus.

Om de benen enkele bewegingen toe te staan werd er wat over de tentoonstelling geslenterd. Wat een aparte en



mooie voertuigen hebben de mensen toch in hun bezit. Om hierover uit te wijden ben ik genoodzaakt om de hele Triangel op te eisen. Daarom stel ik voor om ook volgend jaar mee te doen aan deze klassieker dag, die elk jaar op Vaderdag plaatsvindt, en het zelf te beleven.

Wat een prachtige dag is het geworden en de organisatie was bijna perfect. Er waren twee kleine, eigenlijk niet noemenswaardige, vergissinkjes. Bij het voorstellen van de Alvisen aan het publiek was ik plotseling in het bezit van

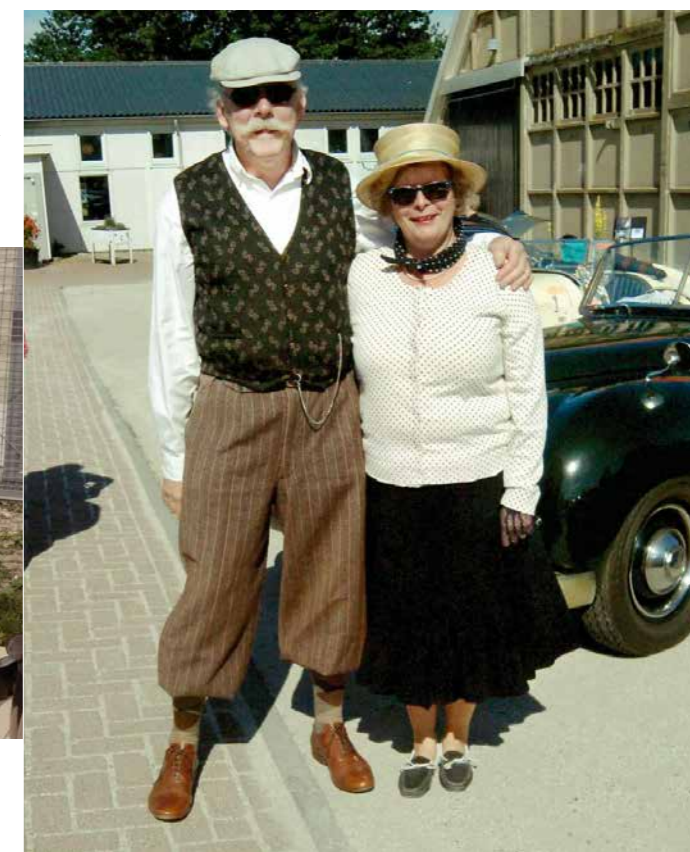


ongeveer vier Alvisen en won Anton Brouwers nog een prijs (was er helemaal niet), maar vooruit, er wordt niet getreurd.

Ook was er een beetje pech voor Hans en Frederike, maar met de kwaliteit van een Alvis en de improvisatie van de berijder kom je altijd thuis al wordt het wat later. Toch was er nog een minpuntje en dat betreft mezelf. Nadat de presentatie was geweest van de auto's ben ik gelijk naar huis gereden. De Alvis leden waren hiervan wel op de hoogte. Achteraf had ik er spijt van want, als organi-



sator had ik tot het laatst moeten blijven. Dit overkomt mij niet meer. Excuses aan alle aanwezige Alvis leden.



Het 12e Concours d'Elegance op Paleis Het Loo

Hans van Tongeren



vrijdag t/m zondag 1, 2 en 3 juli 2016 in Apeldoorn

Jammer van het weer 's avonds, maar we waren toch met velen naar het altijd weer imposante buitengebeuren gekomen; de Preview Avond op de vrijdagavond, in de tuinen van Paleis Het Loo, de avond voor het grote Concours d'Elegance.

Vaste bezoekers als de families Aaldering, van Ginhoven, Schipper en de halve DVSCC Club waren weer aanwezig. Met de prachtige tuinen van paleis Het Loo als decor, iedereen gezellig gekleed, een geweldig 8 gangen Walking Dinner, muziek en show, is het altijd een leuke avond. Ook hebben we veel nieuwe mensen ontmoet, wat altijd het leukste is van zo'n bijeenkomst.

Frederike en ik hadden 's middags, net voor het begon te regenen, onze auto's al naar Apeldoorn gebracht, daar het 's morgens op de Zaterdag altijd erg druk is met de opbouw van de stands e.d. en het plaatsen van de showauto's. Frederike deed mee aan het Concours met haar ALVIS TA 21 DHC (haar Old Blue Lady) in de categorie "Royal Rich and Famous of the 50's", waar helaas voor haar, op de valreep Zaterdagmorgen door de organisatie nog een tweetal zeer aparte auto's; een Porsche 356 T 1A en een Aston Martin DB DHC Blue werden toegevoegd.

Zelf deed ik weer mee met de Sprint Races op de oprijlaan. Dit weekend waren er zelfs vijf Sprint races te rijden ... Helaas bleef het weer onstuimig en hebben we de helft van sprint races in de regen gereden, maar dat had ook wel wat.... vaak tussendoor een geweldig sterk zonnetje, zodat alles weer snel droogde.



Rechts de Speed 25 van Herman Schipper, snelste van iedereen tussen het sportgeweld.

gezien, daar er in en om ons rennerskwartier zoveel te beleven viel, dat ik niet toe kwam....aan zelf het terrein te verkennen. Op het plein voor het paleis, de "Ganzevoet" stond de "Old Blue Lady" van Frederike, die enorm veel belangstelling



trok, evenals de in jaren 50 stijl geklede Dame, die erbij hoorde (zie foto's) De jury was vol lof over het "setje" en ondanks dat de Aston won kreeg ze van veel juryleden persoonlijk een pluim en ze vonden het zo leuk eens een Ladyowner bij een show-auto aan te treffen.

De 1e prijs, snelste van iedereen, was voor Herman Schipper, die zeer verguld was met zijn behaalde resultaat. Martin Aaldering, Wim van Ginhoven (met geleende auto) waren ook van de partij en nog 35 andere deelnemers. Er was veel publiek komen kijken en de classic parkeer terreinen stonden helemaal vol oldtimers. Het was een unieke verzameling van alle merken, een waar open-lucht museum.

Zondagmorgen was Frederike ineens haar contactsleutel kwijt, verloren onderweg van de parkeerplaats naar haar Alvis, iedereen zoeken....., maar niets gevonden. Gelukkig had ik haar reserve sleutel meegenomen, dus het was alleen maar jammer, dat de originele sleutel zoek was.

Van de Concours auto's heb ik zelf niet veel





Hierboven enkele aanwezige Alvis'sen. Hieronder een foto van de pagina in de Autoweek, waar we toevallig beide instaan.

Ze kreeg een Rozet en een mooi aandenken van de organisatie. Deze voor Nederland grootste autohapening gaat vanaf heden ieder jaar plaatsvinden. Zowel op zaterdag als zondag was er veel belangstelling voor het Concours en ondanks de regen gingen alle festiviteiten gewoon door. Ook een aantal Duitse Alvis leden waren aanwezig, deze zijn altijd zeer enthousiast. In de Royal Club d'Elegance was het gezellig druk met deelnemers en gasten, natuurlijk weer met veel lekker eten en drinken en bij/nagepraat met velen.

Kortom het was weer een fantastisch weekend... Om 19.00 uur moesten we opbreken, inpakken en naar huis met beide Alvis'sen. We waren best wel een beetje moe, maar heel voldaan na zo'n uitstekend georganiseerd weekend. Maandagmorgen werden we om 8 uur uit bed gebeld door Jan Peter met de mededeling dat er voor hem op zijn bureau een contactsleutel lag... met een ALVIS hanger, gevonden door een bezoeker en ingeleverd bij de ingang. Hij zei kom maar halen, wij zorgen voor koffie. Met gebakjes naar Vaassen en met de sleutel terug, Frederike blij, dat ze hem terug had. Wij kijken al weer uit naar 2017.

Mooi sfeerplaatje tijdens de zondag. Foto's met dank aan Hans Westerburger.



Drie dagen Crossing Borders

vrijdag 22 juli t/m zondag 24 juli 2016

Jan Maarten ten Bos

Voor het negende jaar heeft ons clublid Manfred Fleischmann zijn Crossing Borders georganiseerd samen met de onmisbare hulp van Anton Brouwers. Deze ritten zijn in eerste instantie bedoeld voor Duitse Alvis-bezitters, maar gezien het succes van deze ritten sluiten zich ook steeds meer Nederlanders aan.

Dit jaar verzamelden zich een kleine 30 deelnemers in hotel Schloss Reichmannsdorf, mooi gelegen diep in Duitsland tussen Würzburg en Nürnberg.

Het driedaagse programma was zoals gebruikelijk weer gevarieerd met mooie tochten voor diegenen die het vermaledijde bolletje-pijltje systeem konden volgen.

Ter afwisseling had Manfred weer bijzondere uitstapjes georganiseerd. Eén van de hoogtepunten was een prachtige tocht in een oud smalspoortreintje door een heuvelachtig gebied dat met enige overdrijving "Frankisch Zwitserland" wordt genoemd. Spectaculair was het bezoek aan het Duitse Stoomlocomotieven Museum in Neuenmarkt. Manfred had, gezien de afstand naar dit museum, een bus geregeld waar bijna het hele gezelschap dankbaar gebruik van maakte. Het was in die bus ook wel erg gezellig, een schoolreisje voor volwassenen!



Briefing door Anton en Manfred



In het museum zelf stond een keur aan prachtig gerestaureerde locomotieven uit de latere jaren van het stoomtijdperk. Wat een gigantische machines!

Ons comfortabel hotel - nieuw en naast een oud kasteel - had een heerlijk groot terras waar iedereen aan het einde van de wel erg warme dagen graag gebruik van maakte. Hier kwamen bij de borrel en onder het eten de verhalen los. Velen kennen elkaar goed van eerdere Crossing Borders en de stemming was dan ook weer uitstekend.



Voor de laatste dag was er een bezoek aan het prachtige stadje Bamberg. Dit meer dan duizend jaar oude stadje is als door een wonder grotendeels ongeschonden door de oorlog gekomen en staat dan ook terecht op de lijst van Wereld-Erfoed.

Het lange weekeinde werd afgesloten met een lunch in kasteel Seehof en een mooie rit terug naar het hotel. Daar namen aan het einde van de middag de meesten afscheid van elkaar en werden Manfred en Anton uitvoerig bedankt voor de geweldige dagen en al het werk dat ze voor ons gedaan hadden. Applaus!!

Jan Maarten ten Bos



Foto's 1 en 2:
Spoorwegmuseum Neuenmarkt DDM

Foto's 3 en 4:
Rondleiding door Bamberg

De TA 21 drieliter motor

Deel 1

door R.E. Spain

Dit artikel is in 1967 voor het Engelse clubblad geschreven, door mij geredigeerd en in het Nederlands vertaald. De drieliter motoren werden toen nog gebouwd en alle beschreven ervaringen moeten dan ook in die tijd geplaatst worden.

Bij het reviseren van mijn eigen drieliter uit 1952 heb ik veel aan deze beschrijving gehad en daarom leek het mij zinvol dit artikel op te nemen. Ook voor leden, die alleen rijden en niet zelf sleutelen, staat er veel bruikbare informatie in. Waar mijns inziens zinvol, heb ik eigen ervaringen van zowel mijn eigen revisie als bij het rijden als aanvulling tussen haakjes en cursief toegevoegd.

Het oorspronkelijke artikel is veel langer en gaat dieper in op het demonteren van de motor zelf, vandaar dat ik dit artikel "deel 1" genoemd heb.

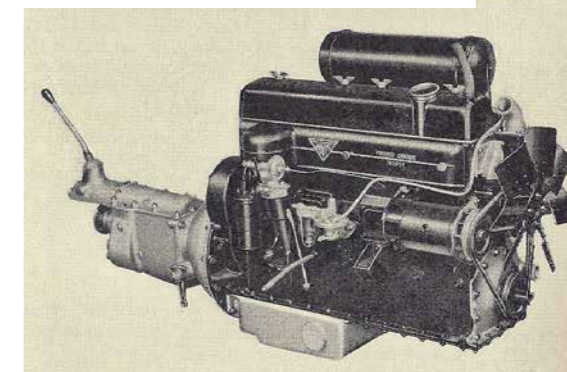
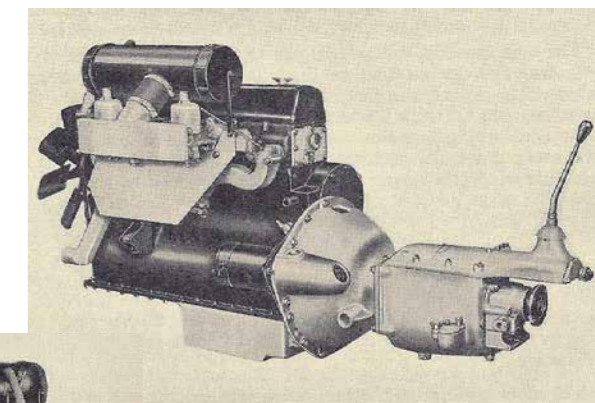
Hans Noordhoek

Sinds de invoering van de naoorlogse drieliter motoren is er een controverse geweest tussen de diverse eigenaren met betrekking tot het motorontwerp. In het bijzonder over de smering of het gebrek daar aan. Er zijn eigenaren die 90.000 probleemloze mijlen hebben afgelegd en anderen, die blazen hun motoren even snel op als ze ze vervangen. Ik heb onlangs een drieliter motor volledig herbouwd (uit twee motoren ontstaan) en tijdens de revisiewerkzaamheden hebben deze verhalen een grote rol gespeeld.

Ook heb ik geprobeerd om soms met oplossingen te komen. Voordat ik de procedure van de wederopbouw van de motor ga beschrijven in deel 2, wil ik beginnen met een paar gedachten, die mogelijk van invloed kunnen zijn op uw visie over de mogelijke problemen als gevolg van een te lage oliedruk en/of uitlopende big-ends.

Op beide motoren constateerde ik dat de krukas hoofdlagers erg waren versleten (0,004-0,005 "), maar de BIGEND-lagers waren zo goed als nieuw. De krukassen waren beide gemaakt van Mehanite en leken niet echt hard te zijn. Ook waren ze beide eerder geslepen, ten minste één keer, en mogelijk twee keer. Het is bij me opgekomen dat iemand met BIGEND problemen of lage oliedruk bij deze motoren zou kunnen worden verleid de lagerschalen te vervangen, zonder de as uit te bouwen, met name als ze de BIGEND pennen hadden gemeten en ze redelijk vonden. Omdat via de hoofdlagers de oliedruk naar de big-ends gaat, is dit natuurlijk hij een korte termijn oplossing. Het is een interessant gegeven, dat de latere drieliter motoren zijn uitgerust met gesmede stalen krukassen, die dus harder zijn.

Alvis adviseerde het monteren van een gewijzigde TD 21 oliepomp bij de revisie van de motor. Al weer een



controversieel punt. Sommige leden met een originele TA 21 pomp hebben 40 lbs. druk warm, terwijl anderen met de TD 21 pomp maar 25 lbs hebben. Mijn eigen TA 21 motor nieuwe (niet geslepen) krukas en lagerschalen heeft 40 lbs. druk boven de 55 mijl per uur, 30 lbs. bij 40 mijl per uur en 20 lbs bij 30 mijl per uur druk, maar hoewel een TD pomp is gemonteerd is deze druk,

hoewel hoog genoeg, lager dan sommige eigenaren hebben met de oorspronkelijke TA pomp. (Van de red.: Mijn motor heeft na een complete revisie met de originele pomp 35 lbs. druk bij 60 mijl/hr en een goed warme motor).

Ik zou willen suggereren, dat deze eigenaardigheid eventueel verklaard kan worden als we accepteren, dat er verschillen in de werking van de ontlastkleppen is, die natuurlijk niet samen worden aangepast met de pomp. De overdruk op mijn eigen drie liter tart alle logica omdat de oliedruk bij meer dan ongeveer 35 mijl per uur lager is als de motor erg koud is dan wanneer hij warm is. Wanneer gestart wordt met een koude motor, zodra 35-40 mijl per uur bereikt zakt de druk onmiddellijk van 50 naar 30 lbs. (Van de red.: Dit probleem heb ik ook gehad.

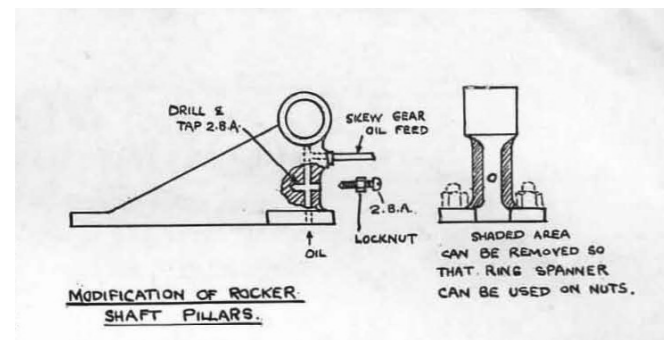
Bij koude motor kwam de druk niet hoger dan 30 lbs.. Ik heb een zwaardere veer in de druk ontlastklep gemonteerd uit een nieuwer type en nu komt de druk bij koude motor tot boven de 50 lbs en zakt geleidelijk bij het opwarmen van de olie).

Na ongeveer twee mijl neemt de druk toe tot ongeveer 40 lbs. bij 45 - 50 mijl per uur en blijft dan stabiel. Dit suggereert dat bij een koude motor de druk 'schokken' de ontlastklep plotseling openen bij ongeveer 50 lbs. en dat deze gedeeltelijk open blijft tot de olie opwarmt. Hoewel ik geen ongewoon ontwerp in deze ontlastklep kan ontdekken, denk ik dat deze is geneigd zich soms op een vreemde manier te gedragen. *(Van de red.: Het beschreven "aparte" gedrag van de ontlastklep is m.i. voor overdrukveiligheden normaal en technisch goed te verklaren, maar dat zal ik hier niet doen).* Ik heb wel opgemerkt dat de zitting veel smaller is dan op de vooroorlogse modellen.

Als de drieliter motor vergeleken wordt met de meeste vooroorlogse modellen, lijkt het logisch dat de oliedruk problemen kan opleveren. De olie heeft veel meer te doen, en bovendien is daarvan slechts de helft aanwezig om alle warmte te absorberen. Er zijn 13 krukaslagers met een grotere diameter dan de vooroorlogse, voorzien van lagerschalen met een dunne wand, die ondanks alle claims daar over, over het algemeen zeer slecht passen. Iedereen die de uitdaging aan wil gaan, heeft alleen maar een nieuwe krukas te blauwen en deze draaien in een carter uitgerust met nieuwe schalen. Vergeleken met een vooroorlogse motor met geremetaliseerde en in lijn geboorde lagers, blijkt dit veel slechter qua passing. Ik heb geen Alvis krukas geprobeerd (te lui om het te proberen met 13 lagers). maar ik heb het geprobeerd bij een motor van een ander merk en ik ken ook een aantal goede technici, die soortgelijke gebreken hebben gevonden. Ik wil niet zeggen dat dunwandige lagers slecht zijn, maar 13 slecht passende lagers kunnen de olie zeer snel laten ontsnappen.

De aandrijving van de nokkenas en de tuimelaaras laten, vergeleken met de vooroorlogse motoren, ook de olie op een alarmerend tempo ontsnappen. Er zijn nogal wat mensen, die de gedachte steunen, dat dit is waar de oliedruk ontsnapt en ik geloofde dit zelf ook, maar nu ik ben niet helemaal meer overtuigd. In ieder geval, zelfs indien dit het "lek" is kan daar niets aan gedaan worden. De enorme hoeveelheid olie die uit de tuimelaaras en het kleine pijpje naar de verdeler spuit is nodig om de nokkenas, in het bijzonder de witte metalen lagerbussen daarvan, te smeren. De olie uit het kleine buisje is ook onmisbaar, daar het de aandrijving van de verdeler smeert. De prototype motoren ondervonden problemen (duur type) totdat deze pijp werd aangebracht.

Op mijn eigen auto verwijderde ik de vernauwing met de kogel in de middelste tuimelaaras steun en bouwde daar een verstelbare klep in (zie tekening) als op de vooroor-



logse auto's, maar ik twijfel of dit zijn nut heeft. De klep wordt ingesteld zodat er bij stationair lopen een constant druppelen van de tuimelaaras en een straaltje olie uit de kleine pijp te zien zijn. Het is me opgevallen, dat als deze stroom wordt verminderd, bijvoorbeeld met ongeveer 50 procent, er een duidelijke stijging van de oliedruk bij een warme motor zichtbaar is, maar ik heb het niet geriskeerd de motor langer dan een paar minuten met deze verminderde toevoer te laten lopen. *(Van de red.: Niet genoemd is nog de smering van de nokkenasketting. Hier voor steekt een pijp met een behoorlijke opening achter uit het blok. Volgens mij kost dit ook veel druk en is de smering voor de ketting te overvloedig. Ik heb een tweede blok, waar deze pijp is dicht gemaakt. Zelf heb ik het in mijn gereviseerde blok niet dicht gemaakt en origineel gelaten)*

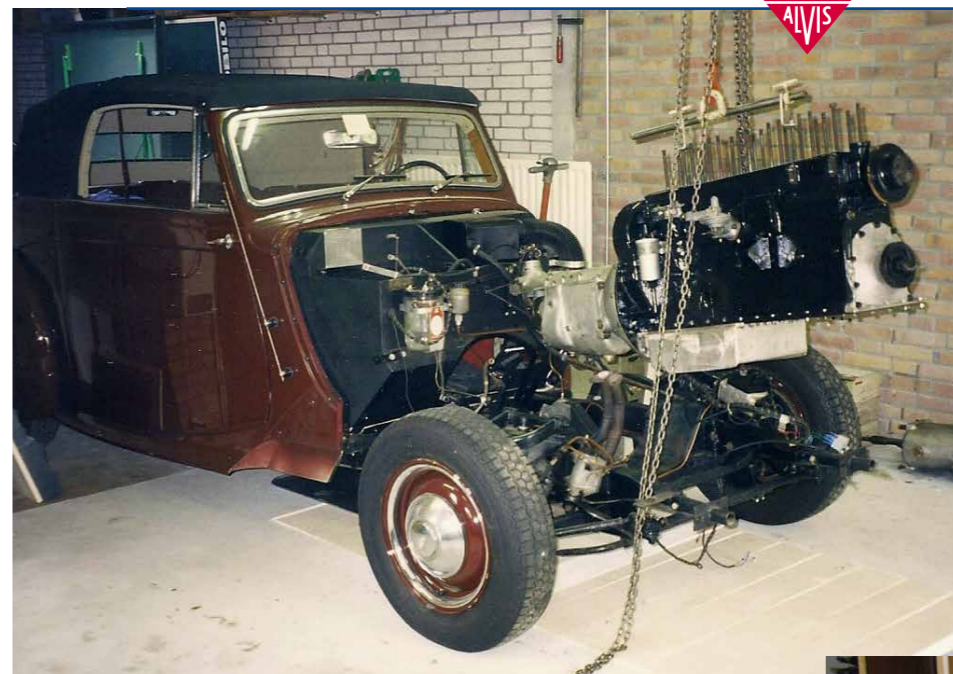
Met slechts 8 liter olie die zo hard moet werken, is het jammer dat het carter is geplaatst achter een enorme dwarsbalk van het chassis, waar de luchtstroom voor de koeling moeilijk bijkomt. Men kan daar iets aan doen met een stuk aluminium plaat. Een lucht'scoop' is gemakkelijk te bevestigen aan de dwarsbalk. Aan de voorzijde is de opening ongeveer 2" hoog, taps toelopend naar ongeveer 1 1/2" op achteraan. Zo wordt ten minste de onderzijde van het carter afgekoeld. Na deze ombouw ervaar ik, vergeleken met voordat de scoop werd aangebracht, dat snel rijden niet langer de oliedruk veel meer doet dalen dan bij normaal rijden, noch heeft erg warm weer enige invloed. *(Van de red.: Deze ombouw staat beschreven in mijn artikel Temperatuur Problemen te vinden op onze clubsite. Zelf ervaar ik een duidelijke verbetering, maar niet zo groot als in dit artikel beschreven)*



Uitbouwen van de motor

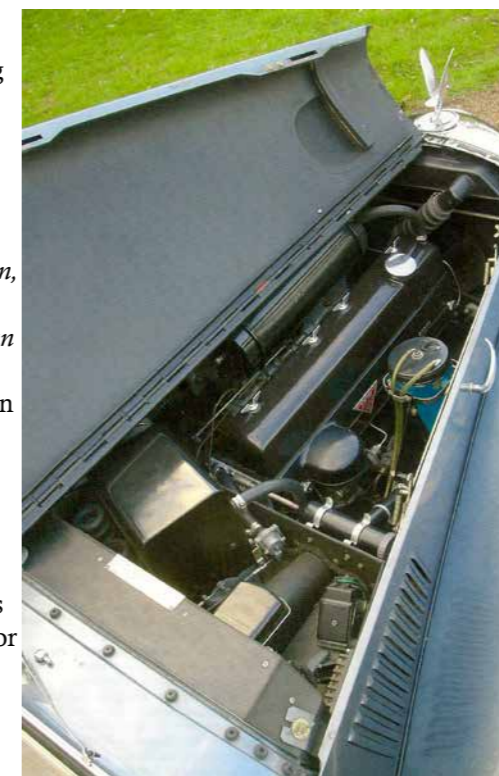
Per saldo zeg ik, dat het, uitgaande van de aanwezigheid van hefwerktuigen, bij deze motor waarschijnlijk gemakkelijker is dan bij vooroorlogse zescylinders.

Ik ken de gebruikelijke sprookjes over het er uit tillen van een Speed 25 motor met je vrouw en een stuk pijp, maar dit is niet de motor om dat mee te proberen. Ik ben geen echte gewichtheffer, maar ik vond het al moeilijk genoeg om de gestripte motor over het garagevloer te verplaatsen. Na het verwijderen van de motorkap en de motorkapzijkanten, is de radiator waarschijnlijk het eerste grote probleem. Als die langer dan tien jaar of zo niet uitgebouwd



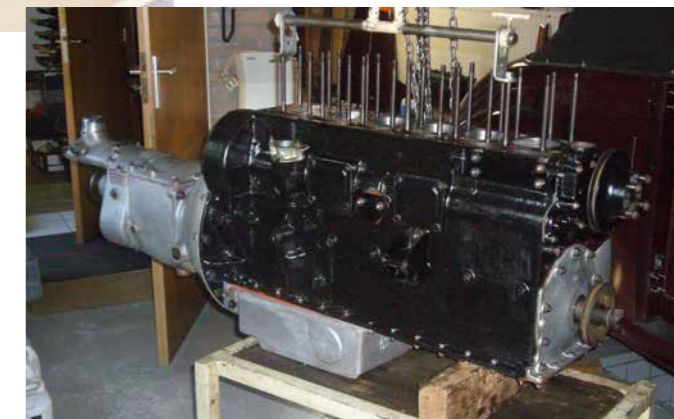
is geweest, zullen de bouten onder de spatborden vrijwel zeker vast geroest zijn, alleen het gebruikelijke geduld en kruipolie helpen hier. De radiatorsteun, waar ook de spatborden op rusten, kan inwendig ook zijn verroest en de kooimoeren zitten dan niet meer geborgd. Op sommige plaatsen is het mogelijk om ze direct uit te boren en lange bouten met moeren te gebruiken. Zodra de radiator er uit is, is het waarschijnlijk een goed idee om de kop en de alle mogelijke losse onderdelen er af te halen, tenzij men een zeer goed blok heeft. Het maakt het er uit takelen veel gemakkelijker en voorkomt schade als de motor slingert tijdens het takelen. Het is mogelijk om de motor en de versnellingsbak als één geheel er uit te takelen, maar daar de versnellingsbak er ook langs binnen kan worden uitgetakeld vond ik het makkelijker om de versnellingsbak eerst te verwijderen. *(Van de red.: Ik heb dit advies niet gevolgd en de eerste keer het hele blok, zonder kop, maar compleet met bak en alle appendages er in één keer uitgetakeld, zie foto.)*

Er zijn geen haken en ogen aan deze aanpak als eerst de cardanas wordt losgekoppeld, de achterste bevestiging moeren van de motorsteun worden verwijderd en de snelheidsmeter aandrijving er uit wordt gehaald. Verwijder de plug om dit te doen. *(Van de red.: Vooral niet de hele plug verwijderen, maar alleen de kabel er uit halen, door het kleine boutje er uit te halen en te trekken. In de plug zit ook de afstelling van het wormwiel gebouwd, laat die intact).* Een belangrijk punt bij het verwijderen of vervangen van de versnellingsbak is ervoor te zorgen dat de motor wordt ondersteund en ondersteun ook de versnellingsbak. Als het gewicht van de motor 'hangt' aan de versnellingsbak, of vice versa, dan kan de prise-as worden verbogen. Een fout, die er voor zorgt dat de versnellingsbak na montage uit de versnelling springt. *(Van de red.: Dit is de belangrijkste reden om alles in één keer er uit te takelen.*



Bij het weer monteren is de uitlijning van de prise-as in de koppelingsplaat in de auto nog veel moeilijker).

Bij het uitnemen van alleen de versnellingsbak, hoeven dan alleen nog de vier moeren waarmee de versnellingsbak aan het koppelingshuis zit gemonteerd te worden losgemaakt. Trek de bak naar achteren en draai hem gelijktijdig opzij. De motor kan nu worden opgetakeld door het aanbrengen van een plaat (ten minste 6 mm dik) met een haak gemonteerd over ongeveer zes van de kop-tapeinden. Als alternatief kunnen stropen worden gebruikt onderlangs het blok, niet vergeten dat het zwaarte punt tussen de vierde en vijfde cilinder ligt.



(Van de red.: Zelf takel ik de hele combinatie, inclusief alle appendages, er uit met een stevige hijsbalk gemonteerd via standaard hijsogen van bijvoorbeeld een Morris Minor geplaatst op 2 tapeinden, zie foto. De motor / versnellingsbak combinatie rust op maar drie punten. Eén daarvan zit onder de versnellingsbak.

Het is bij deze werkwijze dan ook niet meer nodig de versnellingsbak apart te ondersteunen bij het uitbouwen van het motorblok. Het maakt het ook veel makkelijker om het blok op de werkbank helemaal te monteren, de bak er al aan te hangen en alles ook weer in één keer er in te plaatsen. Je voorkomt hier mee ook de problemen met de uitlijning van de prise-as in de koppeling. Je ziet namelijk veel beter wat je doet. In de praktijk heb ik het de eerste keer gedaan met gebruikmaking van de tapeinden waarmee de kop vast zit, maar ik weet inmiddels, dat het met gemonteerde kop ook gaat aan de tapeinden van het gedemonteerde kleppendecksel. De tapeinden van het kleppendecksel lijken dun, maar hebben deze aanpak goed overleefd en het spaart een koppakking als je de kop kan laten zitten.

De Eagle Rally 2016

vrijdag 19 en zaterdag 20 augustus

Simon van Oostveen



De weerberichten zijn wat wisselend voor het weekend. André en Riet en Marijke en ik spreken af op vrijdag al vroeg te vertrekken, zodat wij binnendoor over mooie wegen naar Hummelo kunnen reizen. Het zonnetje schijnt zoals wij 't het liefst hebben.

Er is enig oponthoud op de A1 bij Muiderberg. Hier wordt dit weekend veel narigheid verwacht in verband met de nieuwe aansluiting van de A1 naar de Flevopolder. Ook de nieuwe spoorbrug wordt op het spoorwegnet aangesloten. Het valt op dat moment gelukkig nog mee. Na Hoevelaken worden de kleine weggetjes genomen via Achterveld en Barneveld naar Wekerom. Onze lunchplek wordt de tuin achter het huis van mijn zus, die op de Veluwe daar meer ruimte achter haar huis heeft dan wij in het westen gewend zijn. De Alvissen doen het daar op het grasveld voortreffelijk in het zonnetje en wij ook. Na de lunch weer via Otterlo en Hoederloo de Veluwe overgetrokken. Na Doesburg komen wij bij Hummelo aan, alwaar onze gastheer Hans (met wandelstok en pijnlijke rug) ons verwelkomt onder een boom op het terras van de Gouden Karper. Een deel van het gezelschap is aan het wandelen en heeft onder tussen een bezoek gebracht aan Galerie de Bisschop waar m.n. de diersculpturen van Mariëtte Schouten erg veel bewondering oogsten. Langzaam aan komt iedereen in de loop van de middag op het terras bijeen.



In de avond genieten wij van het diner wat ons wordt voorgezet. Een heerlijke keuken heeft men daar. Bij het natafelen raakten Hans Noordhoek en ik in gesprek over filosofie waar wij beiden aardigheid in hebben. Wij geloven beiden niet in een god, maar Hans vertelde wel in iets hogers te geloven, iets of iemand die betekenis aan de dingen geeft, die een bedoeling heeft met wat plaats vindt in de wereld. Een leuk gesprek waar ik later de volgende dag weer aan terug zou denken. Erna duikt iedereen de koffer in.

Zaterdagmorgen. De zon schijnt weer, het lijkt er goed uit te zien. Na het ontbijt wordt overlegd hoe te rijden. De meesten zijn er voor om achter elkaar aan te rijden. Lekker makkelijk dan hoeft je niet zo op te letten en kun je niet fout rijden. Marijke en ik overleggen. Wij houden er



niet zo van. Vooral het wachten voor iedereen in de auto zit, maar ook vinden wij dat er te langzaam wordt gereden. Ik raak dan wat geïrriteerd en dat is niet goed voor mijn hoge bloeddruk en de juiste stemming.

Wij besluiten dus om er alleen van door te gaan.

Eerst richting Bronkhorst. De dijk ten noorden van dit prachtige dorp langs de IJssel is geweldig. Wat is het hier mooi in de Achterhoek.

Via Baak komen wij op het landgoed Hackfort als ik de telefoon tijdens het rijden in mijn broekzak voel trillen.

"Marijke neem jij hem even aan, Riet aan de telefoon".

Het klinkt alarmerend. Jongens kom maar terug, het weekend is afgelopen, het is helemaal fout. We kunnen naar huis. Het schijnt dat er een aanrijding is geweest.

Wij keren om en nemen de kortste weg naar het begin van de route. Als we de bocht in de N314 nemen zien we zwaailichten en een enorme ravage op de weg.

Hans Noordhoek staat met een geel vest aan het verkeer te regelen en het via een omleidingroute verder te sturen.

Aan de andere kant staan Agnes en Joram hetzelfde te doen. De Alvis van Roel en Nel staat zwaar beschadigd midden op de weg. Nel is geëmotioneerd en had op het moment dat het gebeurde geen idee wat er plaats vond. Zij dacht dat hun auto ontplofte.

De auto van Riet en André staat met de neus in de berm, het linker voorwiel er geknakt

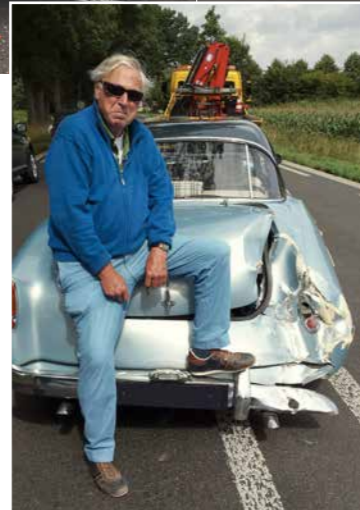


Deel twee van de Eagle Rally

zondagmorgen 21 augustus



wat beteuterd te kijken en er wordt wat te drinken besteld. Ook wordt besloten maar iets te eten. Rond half drie gaan de betrokkenen onder leiding van Anton bij elkaar zitten om een relaas op te maken en de papieren in te vullen.



Heidelberg. Door een neurochirurg, Duits Alvisclub lid, die daar in een ziekenhuis opereert. Wij wensen hun sterkte. Op zondagmorgen na het ontbijt besluiten Nel en Roel met Hans en Yvonne mee naar huis te gaan. André en Riet doen hetzelfde met ons. De glans is er best wel af. André heeft niet geslapen. Riet heeft een blauwe plek en Roel heeft een stijve nek. Dat lijkt allemaal te verhelpen. Als wij weg gaan komen de eerste Alvisclub leden die alleen met de zondagrit meedoen aan. Er zal nog een rit naar

Een groepje waaronder wij besluiten om met elkaar alsnog een deel van de route te gaan rijden. Het is een prachtige rit met heel mooi zonnig weer. Toch heeft het wel een bijmaak, maar het is wel lekker om er even uit te zijn.

's Avonds weer het bekende goede diner. Er wordt nog veel nagepraat. Hans en Frederike worden bedankt voor de organisatie van het weekend. Zij gaan naar huis omdat Hans begin volgende week wordt geopereerd aan zijn rug in

Almen volgen naar De Hoofdige Boer waar de lunch zal worden gebruikt. Een Hotel restaurant waar ik heel leuke herinneringen aan heb, omdat ik daar ruim 50 jaar geleden tijdens mijn eerste zelfstandige vakanties als puber met vrienden op de brommer (16 jaar oud), 's ochtends bij het wakker worden een uitsmijter ging eten. Als wij klusjes voor de eigenaar deden hoefden wij niet af te rekenen. Er stond een flipperkast waarop wij veel tijd door brachten. Het was bij de vader van de huidige eigenaars. Ja, dat waren spannende tijden daar in Almen en omgeving. Heel wat anders dan Llorett de Mar, maar net zo spannend.

Het was een rustige rit naar Zwanenburg met af en toe een plensbui. Op het moment van schrijven wordt net duidelijk dat de auto's van Roel en André morgen worden gebracht door de berger. Voorlopig weer werk aan de winkel in Zwanenburg.



We zitten met een kleine groep aan het uitgebreide ontbijt en zijn toch stiller dan anders.

We denken aan Roel en André en vragen ons af hoe het met hen gaat en of ze wel een oog dicht hebben kunnen doen na alle emoties van gisteren. Nee dus.

Na het ontbijt gaan Roel en Nel met Hans en Yvonne mee naar Prinsenbeek en André en Riet met Simon en Marijke naar huis. Onze organisatoren Hans en Frederike zijn ook al vroeg met hun oude Rover vertrokken naar een kliniek in Heidelberg. Daar wordt Hans aan zijn rug geopereerd door een nieuw lid van onze Alvisclub, Marcus von Haken.

Wij achterblijvers wachten op degenen die komen voor de zondagsrit. Dat zijn Rob en Yvonne van Tuyl en Martin en José Aaldering.

Als zij tegen elven komen, nemen we nog een laatste kop koffie en vertrekken met



Rond half drie arriveren wij bij hotel "de Hoofdige Boer". Iedereen had inmiddels wel weer trek en de uitgebreide lunch was dan ook zeer welkom.

Dat was de afsluiting van een bijzonder weekeinde.

De afgelopen twee dagen bewezen maar weer hoe betrokken we bij elkaar zijn en dat gaf een goed en warm gevoel.

Hans en Frederike namens ons allemaal veel dank voor de organisatie van dit weekend. Dat hebben jullie ondanks de rugklachten van Hans weer super geregeld.

Ingeborg van der Meijden



zeven auto's voor wederom een schitterende rit op kleine weggetjes door bossen, langs weilanden en veel mooie boerderijen.

Je zou niet zeggen dat er steeds minder boeren in Nederland zijn. In dit deel van het land ziet het er allemaal verzorgd en welvarend uit.

Een mooi stuk van de route gaat langs de IJssel met prachtig gezicht op eerst Zutphen en later Deventer.

Het weer is niet zo mooi als op zaterdag maar de echte grijze Hollandse luchten passen prima bij de skyline van deze twee steden. Onderweg passeren we nog de oude molen van de opa van Hans.



Klebspeling bij de drielitters

Klebspeling, wat is dat eigenlijk en waarom moet die er zijn?

Hans Noordhoek

De kleppen worden bij onze drie liters aangedreven door de nokkenas en via een stoterstang en een tuimelaar opgeduwd (zie schema kopklepmotor). In een ideale situatie zou deze hele keten spelingvrij moeten werken, zodat het tikken van de kleppen bij het sluiten niet wordt gehoord. De nok is namelijk zo gevormd, dat het sluiten geleidelijk gaat. Bij het opwarmen van de motor worden jammer genoeg niet alle delen even snel even warm en ook zal bij een hoge belasting de klep heter worden en meer uitzetten dan bijvoorbeeld het blok, dat door het koelwater in bedwang wordt gehouden.

Het resultaat is in de praktijk, dat in de diverse operationele situaties van het motorblok de diverse delen van de klepaandrijving door temperatuurverschillen een andere lengte hebben. Bij het sluiten van de klep voert deze een groot deel van zijn warmte af naar het blok en dus het koelwater via de zitting. Niet sluiten van de klep bij een lopende motor en zeker bij een belaste motor zal dus uitdraaien op oververhitting en daarna verbrande kleppen. Om te zorgen, dat de klep altijd sluit is dus de klebspeling nodig, die er voor zorgt, dat de klep in alle voorkomende situaties ook daadwerkelijk sluit.

Bij de drie liters zijn er over de noodzakelijke klebspeling en de afstelling hiervan diverse meningen. Ook de officiële fabrieksdocumentatie is hier in niet consequent. Ik zal proberen, die verschillen aan te geven en ook mijn huidige inzicht met jullie te delen.

1. Opgegeven klebspeling

Alle manuals en data sheets zijn consequent in het opgeven dat de klebspeling bij **warme** motor moet worden afgesteld. De zogenaamde "running clearance", de speling bij lopende motor.

a. General Data Alvis:	Inlaat en uitlaat 0,006"
b. Originele manual of instructions van mijn TA 21:	Inlaat en uitlaat 0,009"
c. Datasheets Alvis section 3-5:	Inlaat en uitlaat 0,009"
d. Motor Trader:	Inlaat en uitlaat 0,009"
e. Three-litre Service Data Sheet Alvis (1954):	Inlaat 0,012" Uitlaat 0,015"

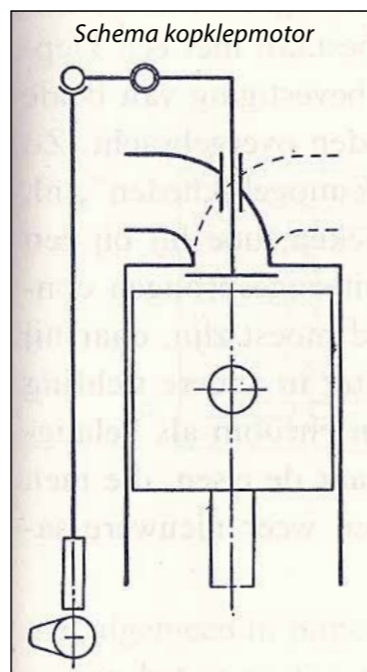
De opgaven bij de punten a, c, en e zijn o.a. te vinden in "50th Anniversary Collection", het boek uitgegeven n.a.v. de 50e verjaardag van de TA 21. Drie verschillende gegevens in één boek is toch niet wat je verwacht, maar het geeft het probleem wel duidelijk weer.

2. Eigen ervaring

Ik heb de Alvis al 37 jaar en in die tijd alles goed kunnen uitproberen. Met de afstelling uit de manual, na de koop had ik niet anders, bleek met enige regelmaat, dat de motor na een zware belasting niet meteen rustig stationair wilde lopen. Hiervoor kunnen diverse redenen zijn. Het niet vrij bewegen van de zuigers in de SU-carburateurs is een veel voorkomende. Na het wegnemen hiervan blijft de optie over, dat de uitlaatkleppen in deze situatie niet meteen goed sluiten. Koelen ze af loopt alles weer prima. Deze ervaring is geheel in lijn met het advies van Alvis in hun Three-Litre Data Servicesheet om **alle** drie liters af te stellen volgens de maat opgegeven bij punt e. Ze hebben kennelijk ook problemen gehad met verbrande kleppen, zeker nadat de motoren meer vermogen kregen en dus ook een hogere thermische belasting.

3. Warm afstellen

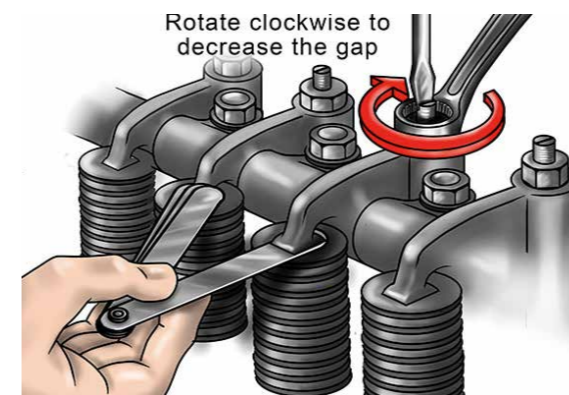
Warm afstellen of controleren van de klebspeling is "a hell of a job". Zeker als je dit volgens de originele manual elke 3200 km moet checken, ook warm natuurlijk. Na een aantal malen mijn vingers te hebben gebrand en me ook nog te hebben afgevraagd of de instelling niet door het afkoelen tijdens de operatie verkeerd zou gaan heb ik een andere weg gekozen. Ik heb de motor goed warm laten worden en daarna voor één cylinder de kleppen snel goed afgesteld. Vervolgens heb ik de motor af laten koelen en de speling wederom opgemeten. Toen bleek, en ik heb het echt



diverse keren gecheckt, dat de waarde niet meetbaar veranderd. Sindsdien stel ik de kleppen gewoon koud af en heb daarmee in de praktijk geen problemen ervaren. Let er bij het afstellen wel op, dat er om de stoterstang een veer zit (hoort te zitten) die als doel heeft de speling tussen de tuimelaar en de klepsteel te sluiten. De echte speling zit dan onder in het blok bij de nokvolger. Je moet dus echt de voeler er tussen drukken en niet te snel aannemen dat er geen speling is. Het doel hiervan is het tikken van de klepaandrijving te verplaatsen naar onder in het blok en deze daardoor minder hoorbaar te maken.

Speling voor uitlaatklep is groter dan voor inlaatklep

Zoals in de tekst al aangegeven is klebspeling nodig om de verschillen in de lengte van de onderdelen tijdens het lopen van de motor te compenseren. Aangezien de uitlaat



klep heter wordt dan de inlaat klep, die namelijk ook gekoeld wordt door de koude inlaatlucht, is logischerwijs de klebspeling voor de uitlaatkleppen gewoonlijk groter dan voor de inlaatkleppen. Ook hier zijn de opgaven van Alvis opmerkelijk, aangezien ze in eerste instantie voor zowel de inlaat- als de uitlaatklep de zelfde speling opgeven.

4. Mijn advies

Ik stel nu al jaren de kleppen af met een koude motor, inlaat 0,012" en uitlaat 0,015". Dit voldoet prima. Hierbij tikken de kleppen wel, maar dat is me liever dan het alternatief. Het meteen rustig stationair lopen is daarbij een rustgevend en prettig gevolg.

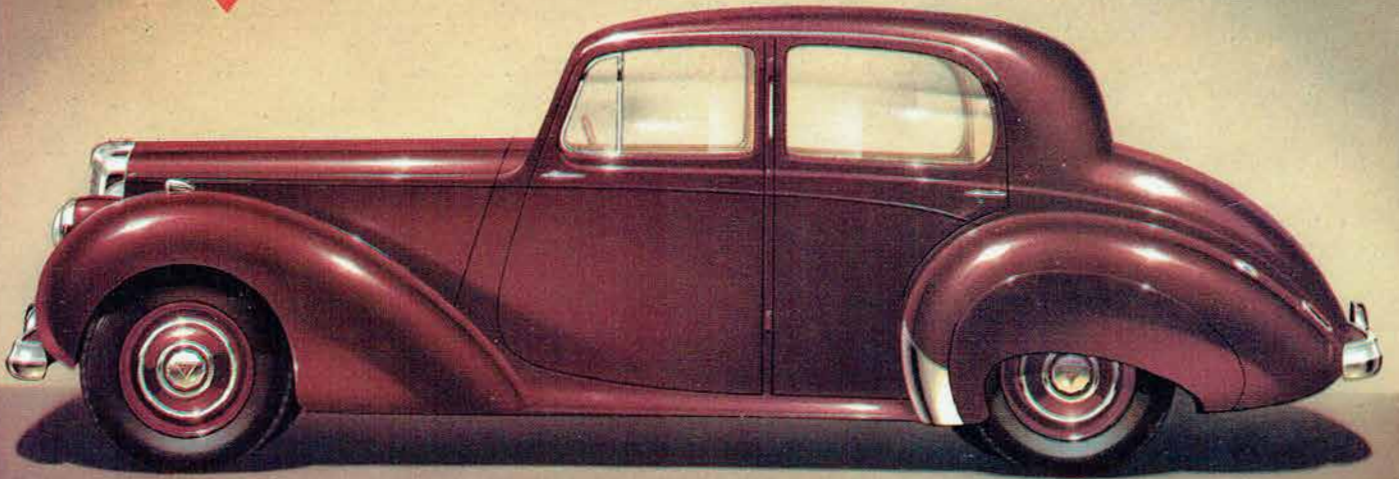
Hans Noordhoek

ENGINE	
Capacity ...	2993 c.c. (182.6 cu. in.)
Number of Cylinders ...	6.
Bore ...	84 mm. (3.307 in.)
Stroke ...	90 mm. (3.543 in.)
Compression Ratio ...	7 : 1.
Top Gear Road Speed per 1,000 r.p.m. ...	18.95 m.p.h. (30.5 k.p.h.)
Firing Order ...	1, 5, 3, 6, 2, 4.
Ignition Timing (static) ...	5° B.T.D.C.
Valve Clearance (warm) ...	0.009 in. (0.23 mm.)
Valve Timing. (Timing to the figures quoted should be carried out with valve clearances of 0.020 in. cold, after which the clearances should be reset to 0.009 in. warm.)	Inlet opens 13° B.T.D.C. Inlet closes 46° A.B.D.C. Exhaust opens 53° B.B.D.C. Exhaust closes 6° A.T.D.C.

Valves Contd.	Inlet	Exhaust
Overall length.....	132mm	132mm
Amount of lift.....	.397	.397
Head Diameter.....	40.5mm	34.5mm
Stem diameter.....	.3125	.3125
Stem clearance in guide.....	.0008to.0024	.0008to.0024
Clearance at tappets.....	(hot).006	(hot).006
Clearance for setting Valve timing. .009	.009	.009
Angle of face.....	45°	45°

ALVIS LIMITED DRAWING OFFICE	DATA												SECTION:- ENGINE.	
	SECTION SHEET NO 3-5.													
YEAR	1946-7 1948-9	1948-9	1949-50	1949-50	1950-1	1950-1	1951-2	1952	1952	1953-4	1953-4	1954-5		
MODEL :- TITLE	FOURTEEN	FOURTEEN	FOURTEEN	FOURTEEN	3LITRE	3LITRE	3LITRE	3LITRE	3LITRE	3LITRE	3LITRE	3LITRE		
CHASSIS:- TYPE	T.A.14 R.H.D.	T.A.14 L.H.D.	T.B.14 R.H.D.	T.B.14 L.H.D.	T.A.21 R.H.D.	T.A.21 L.H.D.	T.B.21 R.H.D.	T.A.21 R.H.D.	T.A.21 L.H.D.	T.C.21 R.H.D.	T.C.21 L.H.D.	T.C.21/100 R.H.D.		
IGNITION DRIVE.	SPIRAL GEAR	SPIRAL GEAR	SPIRAL GEAR	SPIRAL GEAR	SPIRAL GEAR	SPIRAL GEAR	SPIRAL GEAR	SPIRAL GEAR	SPIRAL GEAR	SPIRAL GEAR	SPIRAL GEAR	SPIRAL GEAR		
* * RATIO.	1:2	1:2	1:2	1:2	1:2	1:2	1:2	1:2	1:2	1:2	1:2	1:2		
* * GEAR TEETH.	13 13.14DP	13 13.14DP	13 13.14DP	13 13.14DP	16 16.14DP	16 16.14DP	16 16.14DP	16 16.14DP	16 16.14DP	16 16.14DP	16 16.14DP	16 16.14DP		
VALVES POSITION OF.	O.H.	O.H.	O.H.	O.H.	O.H.	O.H.	O.H.	O.H.	O.H.	O.H.	O.H.	O.H.		
* OPERATED BY.	PUSH ROD	PUSH ROD	PUSH ROD	PUSH ROD	PUSH ROD	PUSH ROD	PUSH ROD	PUSH ROD	PUSH ROD	PUSH ROD	PUSH ROD	PUSH ROD		
* CLEARANCE INLET WARM.	.005"	.005"	.005"	.005"	.005"	.005"	.005"	.005"	.005"	.005"	.005"	.005"		
* INLET COLD.	.010"	.010"	.010"	.010"	.010"	.010"	.010"	.010"	.010"	.010"	.010"	.010"		
* EXHAUST WARM.	.005"	.005"	.005"	.005"	.005"	.005"	.005"	.005"	.005"	.005"	.005"	.005"		
* EXHAUST COLD.	.010"	.010"	.010"	.010"	.010"	.010"	.010"	.010"	.010"	.010"	.010"	.010"		
* TIMING INLET OPENS.	15°B.T.C.	15°B.T.C.	15°B.T.C.	15°B.T.C.	13°B.T.C.	13°B.T.C.	13°B.T.C.	13°B.T.C.	13°B.T.C.	13°B.T.C.	13°B.T.C.	13°B.T.C.		

Individuality



The new Alvis 3 litre

Setting the lead with essentially English styling, this superb new Three Litre with its high-performance six cylinder engine, independent coil suspension and powerful Lockheed hydraulic brakes has a performance, road holding and cornering ability in the true ALVIS tradition of fine motor cars. It steers lightly with a comfortable certainty and holds the road to perfection.



Stand No. 167



ALVIS LIMITED · COVENTRY · ENGLAND