

TRIANGEL

Power with beauty,

Speed with grace



JULI 2017

109

extra dikke uitgave

35
jaar
AOCN

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: R. van Tuijl
Tasveld 14, 3402 SK IJsselstein
tel.: 06-36333159
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: J. van Tongeren
Loenenseweg 87, 6961 CP Eerbeek
tel.: 0313-416492
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 (omhalen)
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. 110
Uiterlijk 26 augustus 2017

Triangel is een uitgave van de
Alvis Owner Club Nederland

- 3 Chairman's Column**
- 4 Van de redactie**
- 4 Evenementenkalender**
- 5 Oprichtingsbrief AOCN**
- 6 Beurzen, Evenementen en Auto Bijzonderheden**
Wat meer aandacht voor enkele interessante evenementen
- 7 Verslag van de Hare Drive**
door Agnes Hakkert
- 10 Even voorstellen**
*Thomas Deitlaff,
Dominique Oechsle*
- 13 Moderne brandstof sloop uw klassieker**
- 14 Gevonden!**
*Een zeer bijzondere vondst
door Martin Aldering*
- 16 Alvis Coachbuilers deel 2 - Tickford**
door Jan Maarten ten Bos
- 18 Tecklenburg 19/20 mei**
*Verslag van ons 35-jarig Jubileumweekend
door Herman Schipper*
- 25 De auto's van Maus gatsonides**
- 27 Gelukkig was het niet koud**
*Verslag Nationale Oldtimerdag Lelystad
door Rob van Tuijl*
- 30 Vooroorlogse banden**
André Hillebrand
- 32 De Waterpomp Story**
Frederike van Nieuwenhuizen
- 34 Remvloeistof**
- 35 Remote brake fluid reservoir**
TechnoTip
- 37 Pedigree partners - Uit de oude doos ...**

Voorplaat: **Silver Eagle** van Thomas Deitlaff
Zie zijn artikel op pagina 10.



Chairman's Column

1982 - 2017

Beste mede-Alvisten het is weer voorbij, 35 jaar AOCN op naar de 40e verjaardag!

Als eerste een reactie van Duitse (Tecklenburgse) auto-enthousiasten: zelden heeft het Munsterland zo'n prachtige verzameling klassieke auto's zien voorbij trekken. En wat zeker opvallend was, van de 25 deelnemende auto's behoorden er 14 tot de categorie vooroorlogs, waarvan 13 exemplaren vol trots het merk Alvis op de radiator toonden.

Zoals in eerdere berichten aangehaald was het 35 jarig jubileum een tussenstop naar 40 jaar.

Vijf jaar geleden hebben we groots uitgepakt tijdens het jubileum op het landgoed Avegoor, deze keer zijn we wat ingetogener geweest, 40 jaar kan weer uitbundiger gevierd worden. De organisatie is van mening dat de locatie en de omgeving de juiste ambiance boden om onze raspaardjes uit te laten.

Een hele belangrijke factor, het weer, heeft er zeker toe bijgedragen om het weekend tot een succes te maken. Voor het gemak vergeten we vrijdagmiddag toen de regen met bakken naar beneden kwam en onze mooie auto's overspoelde. Het afwisselende landschap met zijn geel gekleurde velden, heuvels en dalen en kleine haarspeldbochten paste prima bij onze voitures. Ik moet de leden van mijn Duitse Stamtmisch 'British Fun Drivers Club' heel hartelijk bedanken voor de ondersteuning die we van hen hebben mogen ontvangen. Ze hebben tips geleverd voor mooie routes, de door ons uitgezette ritten gecontroleerd, de 'Kaffee und Kuchen' onder onze 'Picnic Baum' verzorgd en parkeerplaatsen in het Kurpark in Bad Rothenfelde georganiseerd, om maar een paar zaken te noemen waarin ze ons ter wille zijn geweest. Kortom wij, de organisatie en het bestuur, kunnen terugblikken op een geslaagd jubileum weekend.

Op onze website is een fotoreportage te vinden van ons weekend in Tecklenburg, de foto's zijn gemaakt door Uli Hackländer. Ook is er een video gepubliceerd, gemaakt door Andreas Rosien, van onze stop bij de Pic Nic Baum.

We gaan ons nu voorbereiden op 100 jaar Alvis. Wanneer, 2019 of 2020, en hoe moet nog worden uitgewerkt. Op de laatste ALV zijn al verschillende mogelijkheden geopperd om ook dit jubileum niet ongemerkt voorbij te laten gaan. Voorlopig concentreren we ons echter weer op de ritten die nog in het verschiet liggen zoals de Eagle Rally die op 13 augustus wordt georganiseerd door Rob en Yvonne van Tuijl en de Indian Run op 17 september waar Joran en Agnes van Nimwegen ons ergens in Drenthe zullen verwelkomen. Ik wens jullie een mooie zomer en hoop jullie bij de eerder genoemde ritten weer te ontmoeten.

Met een vriendelijke groet van jullie Voorzitter,

Anton Brouwers





Van de redactie



In de Triangels van jaren geleden werd er nog druk geadverteerd door Alvisclubleden met een bedrijf, dat al dan niet, iets met auto's of verzekeringen te maken had of gewoon als sponsor voor de naamsbekendheid. Nu de recessie weg blijkt te zijn zien we op de redactie nog steeds geen rijen aanbieders staan. Er zit nog weinig handelsgeest bij de leden, want ook de nieuwe rubriek Vraag & Aanbod heeft geen reactie opgeleverd.

We staan nog altijd open voor leuk geschreven stukjes en voor leden interessante artikelen om te publiceren in de volgende nummers. Graag uw medewerking. In deze nr 109 stellen de nieuwe leden Thomas en Dominique zich voor, wederom in het Nederlands vertaald door Ine Stijns. In Alvis Coach Builders nu de Tickfords. Uit de Oude Doos komt het verhaal van de 'bijna' fusie Alvis/Rover. De Hare Drive wordt uitgebreid belicht door Agnes Hakkert en voorts de Waterpomp Story door Frederike.

Het overigens zeer geslaagde Lustrum is al weer achter de rug en we gaan vrolijk verder naar de 40 jaar ... Alle foto's en een echte video van/en om de boom staan al op de site ... indien u de Website van de AOCN op uw bladwijzer of uw favorieten heeft staan, heeft u bij aanklikken niet altijd de nieuwste versie. Dus of opnieuw laden met WWW. enz. of de favorieten versie openen met F5 (vernieuwen).

Het Concours op het Loo is achter de rug (verslag volgt) en ook de prachtige dag in Lelystad. Denkt u er aan Classic Wings & Wheels 2017 te bezoeken op 26 augustus, ook wederom een geweldige zaterdag op de vliegbasis Gilze-Rijen. Denk vast na over begin September in Schwetzingen het Cassic -Gala op 1/3 september..... We zien elkaar op de volgende ritten (zie evenementen kalender).

Veel lees plezier en tot de volgende keer,
Hans van Tongeren

In dit 35e jubileumjaar van onze club is het wel aardig om even terug te lezen hoe het allemaal begon in 1982.



THE CLUB FOR ALL OWNERS OF ALVIS CARS

Groningen, 23 januari 1982.

Aan de leden van de Alvis Owner Club Nederland.

In aansluiting op mijn vorig schrijven in december 1981 deel ik U mede dat op 16 januari jl. te Scheveningen de Alvis Owner Club Nederland officieel is opgericht; de U aangeboden statuten werden met enkele kleine wijzigingen door de ledenvergadering aangenomen, het voorgestelde bestuur werd zonder tegenkandidaten verkozen. De notariële afhandeling en de inschrijving in het register van de Kamer van Koophandel zullen spoedig een feit zijn.

Bij de oprichtingsvergadering waren aanwezig: Mevrouw Van Hoof (die ter gelegenheid van deze unieke geboorte voor beschuit met muisjes zorgde!) en de Heren Van Alphen, Arts, Van Eeden, Van Griethuysen, Van Hoof, Huizer, Kramer, Kruys, Kuiper, Molenaars, Remans, Tanger, Van der Velde (P. & M.), Van der Weiden en Van Zweeden.

Besloten werd dat jaarlijks (voorlopig) een contributie geheven zal worden van f 25,-. Ik verzoek U, voor zover U dat nog niet gedaan heeft, die contributie voor 1982 zo spoedig mogelijk te voldoen, dat kan door overmaking op de zojuist geopende clubrekening:

ABN Bank nr. 51.40.76.704 t.n.v. de penningmeester:
Mr. C.F. van Zweeden te 's-Gravenhage
(giro van de bank: 7112) vermeld: Alvis Club Contributie 82

Indien Uw remise na of op 1 maart 1982 niet is geschied, nemen wij aan dat U niet verder geïnteresseerd bent in de A.O.C. en zult U verder niet meer met onze 'mailing' worden lastig gevallen, U wordt dan van de ledenlijst afgevoerd.

Voorts wil ik nogmaals Uw aandacht vestigen op het enorme evenement dat wij de komende zomer gaan organiseren: de International Alvis Tour 1982, van 18 t/m 26 juni, dwars door Nederland met tal van uiterst aantrekkelijke diners, overnachtingen, musea bezoeken en vooral tochten tegen een nog aantrekkelijker uniek gereduceerd tarief. De inschrijvingen voor buitenlanders (20 auto's) zijn reeds binnen, de 10 gereserveerde plaatsen voor de Nederlandse leden zijn nog niet allemaal bezet en U kunt voor zover U dat nog niet gedaan heeft opgeven (ook als U alleen de weekends wilt meemaken) bij de voorzitter: Ir. H. van der Weiden, Koudenhovenseweg-Z 200, 5641 Eindhoven, tel. 040- 811554, maar wel vóór 15 februari, U ontvangt dan uitvoerige nadere details.

Tenslotte wens ik U, namens het bestuur, bijzonder veel genoegen met het lidmaatschap van de Alvis Owner Club Nederland en hoop U, met Uw Alvis, zeer geregeld te ontmoeten op onze tot nog toe altijd zeer geslaagde evenementen.

Met vriendelijke groeten,

G.A. Kruys, secretaris,
Kamplaan 19,
9722 SG Groningen,
tel 050-250092.

ltd 27-1

Evenementenkalender

Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
AOCN evenementen:		
Eagle Rally - AOCN	13 augustus	Kasteel De Haar - Haarzuilens organisatie Rob en Yvonne van Tuijl
Indian Run - AOCN	17 september	Westerbork organisatie Joran en Agnes van Nimwegen
High Tea - AOCN	19 november	Breda - Roel en Nel Bijl
Overige evenementen:		
Nationaal Oldtimer Festival	30 juli 2017	Zandvoort
Classic Days	4 - 6 augustus	Schloss Dyck - Jüchen - Duitsland
Beaulieu International Autojumble	2- 3 september 2017	Beaulieu (UK)
Goodwood Revival	8 - 10 september 2017	Goodwood (UK)

Beurzen, Evenementen en Auto Bijzonderheden

Op deze pagina wat meer aandacht voor enkele interessante evenementen

FEHAC ondersteunt 25-jarig jubileum InterClassics Maastricht

Van 11 tot en met 14 januari 2018 zal Maastricht in het teken staan van de 25ste editie van InterClassics Maastricht. De jubileum editie van de oldtimer beurs, die inmiddels is uitgegroeid tot een van de meest vooraanstaande oldtimer beurzen van Europa, zal synoniem staan voor de highlights van de afgelopen 25 jaar. Aan de hand van de 18 thema's, die door de jaren heen gevoerd zijn, zal een unieke collectie van 18 topstukken gepresenteerd worden.



De mooiste en meest exclusieve classic cars zullen tentoongesteld worden. Uiteraard wordt er ook een breed podium geboden aan alles gerelateerd aan classic cars, van onderdelen tot automobilia. FEHAC-ledenclubs kunnen hun leden binnenkort een aanzienlijke korting op de entree voor dit unieke event in het zuiden des lands bieden.

8e Editie van Classic Wings & Wheels

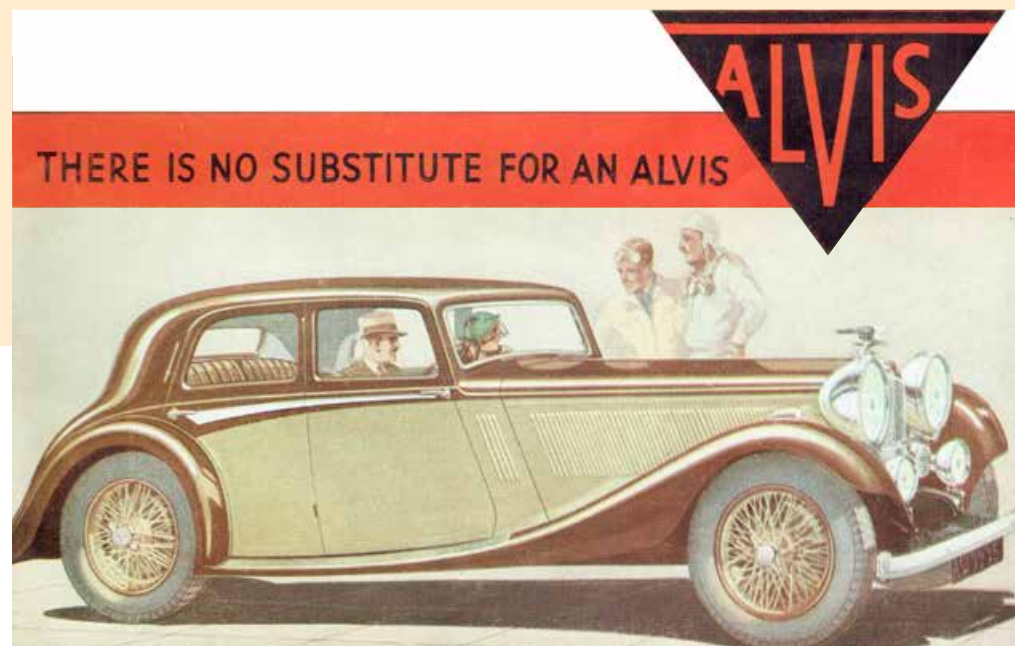
Tijdens Classic Wings & Wheels kunnen bezoekers genieten van een fantastisch samenspel van spectaculaire auto-klassiekers en unieke historische vliegtuigen. Het uiteindelijke doel van dit grandioze rij- en vliegfeest is om een aanzienlijk bedrag aan een goed doel te schenken. Dit jaar zijn de goederdoelen: Stichting Lymph & Co en het Zeldzame Ziekten Fonds.

Ook dit jaar zal het evenement weer plaatsvinden op de luchtmachtbasis Gilze-Rijen. Het evenement wordt door de Rotary Club Oosterhout georganiseerd in samenwerking met Circuit Park Zandvoort.



Familieberichten

Breaking News: Met het ter perse gaan van dit nr.109, Philip de Haseth Möller is bezitter geworden van een TA 21 DHC LHD '51 uit Spanje, (meer nieuws volgt).



De Hare Drive

door Agnes Hakkert

De Hare Drive vond plaats op zondag 9 april 2017 en werd georganiseerd door Anton en Ellie Brouwer. Zowel de start als de finish waren bij de Collse Hoeve in Nuenen. Dat was erg handig voor diegenen die een nachtje wilden logeren in de Collse Hoeve.

Voor Joran en mij is Nuenen niet naast de deur, daarom besloten wij om op de zaterdag ervoor reeds met onze Alvis de tocht naar het Zuiden te ondernemen. Met een beetje wegenkennis van ons zelf en een beetje van Google maps vonden wij uiteindelijk De Collse Hoeve. Het was een geweldige rit door de verschillende provincies en dus met steeds veranderende landschappen. We zijn ook nog even een pontje overgestoken en hebben kort een bezoek gebracht aan "De Gallery". Ook qua dieren wisselde het. Waar we eerst veel schapen en lammetjes zagen, werd dit steeds minder naar mate we in Nederland afzakten. Naar het Zuiden toe meer koeien en paarden, maar de schapen, die hadden ze verstoep.

Net als Bert en Marjolijne bleven wij zaterdagavond slapen in de Collse Hoeve. 's Avonds kwamen Anton en Ellie op bezoek om samen met Bert, Marjolijne, Joran en ondergetekende te dineren. Wat hebben wij hier heerlijk gegeten zeg. Het water loopt me weer uit de mond als ik aan die geflambeerde flensjesrolletjes met ijs denk. Het was erg gezellig.

Op de dag van de Hare Drive was de opkomst groot; 25 personen met 10 auto's (niet allemaal Alvisen). Kort na vertrek van huis kreeg namelijk de Alvis van Bert

en Marjolijne kuren (opvliegers zeg maar) en dus kwamen zij met een andere auto. De auto van Frederike was ook nog niet klaar voor de voorjaarsrit, dus trokken Hans en Frederike bij de Alvis van Rob & Yvonne in voor de rit. De auto van Roel & Nel bleek ook nog net niet klaar te zijn, dus hielden zij Jan Maarten gezelschap. Anton en Ellie wilden graag open rijden omdat de weersvoorspellingen goed waren, daarom kwamen zij met de Mercedes.

Wij werden 's morgens ontvangen met koffie en gebak. Tussendoor repareerde Hans van Tongeren nog even de piano, met assistentie van Joran. Hierna gingen we naar buiten voor de briefing. Hierna overhandigde Anton nog aan onze oud penningmeester Jan Maarten ten Bos een fotoboek in verband met zijn aftreden. Het was gemaakt van de fotopresentatie over Jan Maarten die wij tijdens de Algemene Ledenvergadering al even konden bewonderen.

Bij de briefing gaven Anton en Ellie aan dat door het mooie weer (het beloofde 24 graden te worden) het parkeren wel eens lastig kon worden bij stopplaats "Buitencentrum De Pelen" en mogelijk ook bij het "Limburgs Openluchtmuseum Eynderhoof. Afsproken werd dat als het er te druk zou zijn, we de route zouden vervolgen. Bij Hoeve Willem III, waar we 's middags een ijsje zouden eten, werden geen parkeerproblemen verwacht.

Even na elfen vertrokken de Alvisen. Na bijna 40 kilometer kon iedereen even de benen strekken bij het Buitencentrum in De Peel, een souvenir of een kadootje kopen voor de kleinkinderen of gewoon genieten van het mooie weer.

Terwijl ik hier stond moest ik even denken aan het gewel-



Tijdens de briefing werd de routebeschrijving aandachtig bestudeerd.



dige boek Beekman en Beekman, geschreven door Toon Kortooms, dat ik heb gelezen, dat zich afspeelt in De Peel. Een echte aanrader als u houdt van een boek met een lach. Goed en wel weer in de Alvis gesetteld voor de rit naar de lunchlocatie ... snoepje was nog niet opgesabbeld..... waren we er al. Het bleek maar zo'n 1,5 kilometer verder te zijn in het plaatsje Ospel. Tijdens de lunch had ik leuke gesprekken, waaronder met John Gilbert. Joran en ik maakten tijdens de Hare Drive namelijk voor het eerst kennis met John en Cecile Gilbert. Na een prima lunch vertrok de Alvis karavaan weer verder richting het Limburgs Openluchtmuseum te Eynderhoof. Aangezien onze brandstofmeter niet helemaal betrouwbaar bleek te zijn, zijn Joran en ik even uit de Alvis

karavaan geglipt om te tanken. Om na het tanken weer op eigen navigatie verder te kunnen gaan moesten we even weer een 0-meting doen. Waarom zou je nu denken.. Nu, aan het begin van de rit had Joran de mijlenteller op 0 gezet zodat ik, de navigator, aan de hand van de routebeschrijving van Anton en Ellie aan Joran de juiste afslagen kon melden. Echter, ik kwam er na een aantal kilometers/mijlen achter dat onze mijlenteller er een andere telling op na hield dan de teller die Anton heeft gebruikt om de route te maken. In het begin was er maar een tiende verschil, dat was prima te doen. Maar naar mate we meer kilometers/mijlen reden, werd het verschil groter en was het voor mij niet meer bij te houden om de verschillen steeds op te tellen en dus de juiste afslagen te melden.



we met gemak parkeren, maar om een ijsje te kunnen bemachtigen hebben we bij Hoeve Willem III alle Alvissen in een rij in de berm geparkeerd wegens gebrek aan parkeerplekken. Dit vonden de andere bezoekers van de ijssalon helemaal niet erg, want zij konden zo mooi genieten van een gratis attractie, een stoet prachtige glimmende Alvissen. Omdat het hier erg druk was, was er een wachtrij voor degene die een ijsje wilde bemachtigen. Uit betrouwbare bron hadden wij vernomen dat als je op het terras ging zitten, je eerder je ijsje zou hebben. Dit bleek niet op iedereen van toepassing! Joran en ik kregen

als een van de laatsten ons ijsje, maar het was het wachten zeker waard. Volgen mij vonden Rob & Yvonne het ijsje ook wel lekker! We hebben hier heerlijk genoten van het mooie weer, maar ja we moesten toch wel weer verder. We liepen al wat achter qua planning. Rond 17.30 uur kwamen we aan bij Collse Hoeve waar we samen nog wat hebben gedronken. Een aantal leden bleven hier ook dineren en sommige knoopten er nog een overnachting bij aan vast. Wij gingen echter weer op weg naar het Noorden, omdat we nogal een eindje van huis waren en de volgende dag weer moesten werken. Joran en ik kijken met plezier terug op deze dag. Met leuke spontane mensen, blinkende auto's de dag doorbrengen, voorzien van fantastisch weer en alle auto's zonder pech thuisgekomen..... wat kan een mens nog meer wensen. Agnes

Met een volle tank trokken we weer verder om weer aansluiting te proberen te vinden bij de Alvis karavaan. Maar ja, dan moet je wel de goede afslag nemen! Gelukkig hadden we snel door dat er iets niet klopte en met hulp van Googlemaps kwamen we weer op het juiste pad. Tegen de tijd dat wij bij het openluchtmuseum aankwamen, leek het ons niet meer zinvol om het museum nog te gaan bezoeken. De kans was namelijk groot dat de rest van de groep er al weer bijna uit zou komen. Van een aantal clubleden heb ik begrepen dat we het wel een beetje kunnen vergelijken met het plaatsje Orvelte dat bij ons in Drenthe ligt, met het verschil dat hier het leven in de peelregio rond 1900 wordt getoond. Jean en Ine namen vanaf hier afscheid van de groep en vertrokken zuidwaarts. De Alvis karavaan trok verder door het aspergelandschap om na ongeveer 29 kilometer, en vele hobbel en bobbel ontberingen te hebben doorstaan, aan te komen bij IJssalon Hoeve III. Ik kan je wel vertellen dat we niet de enige waren die op het idee waren gekomen om hier een ijsje te nuttigen. De voorspelling van Anton en Ellie over het parkeren kwam dan ook niet uit. Overal waar we stopten konden

Agnes

Lekkerrrrrrr die ijsjes!



Even voorstellen: *Thomas Deitlaff, Dominique Oechsle*

**Beste AOCN - leden,
op verzoek van Hans van Tongeren
willen wij ons hier als nieuwe
leden van de AOCN met onze Alvis
voorstellen.**



vertaling Ine Styns

**Liebe AOCN-Mitglieder, auf
Wunsch von Hans van Tongeren
möchten wir uns als neue Mit-
glieder im AOCN hier einmal
mit unserem Alvis vorstellen.**

Mijn naam is Thomas Deitlaff en ik woon samen met mijn vrouw Dominique Oechsle in Hamburg. Van beroep ben ik zelfstandig architect en al 22 jaar run ik samen met mijn partner een architectenbureau. Ons belangrijkste werkgebied is de renovatie van villa's uit de "Gründerzeit" en Jugendstilvilla's, als ook Interior Design.

Dominique is eveneens zelfstandig werkzaam: zij heeft 15 jaar geleden een bureau voor communicatiedesign opgezet. Haar werk bestaat uit het ontwikkelen van Corporate Design voor bedrijven of voor onroerend goed projecten, met name het ontwerpen van logo's, brochures, websites, boeken en andere publicaties.

We zijn inmiddels al 23 jaar een stel en oldtimers met wielen hadden we eigenlijk altijd. Toen we elkaar leerden kennen, reden we Alfa Romeo Giulia Super en Bertone GTJ. Later kwamen er als uitbreiding van onze hobby een

Mein Name ist Thomas Deitlaff und ich lebe zusammen mit meiner Frau Dominique Oechsle in Hamburg. Von Beruf bin ich selbstständiger Architekt und betreibe mit meinem Partner seid 22 Jahren ein Architekturbüro. Unser hauptsächliches Fachgebiet liegt in der Renovierung von Gründerzeit – und Jugendstilvillen sowie im Interior Design.

Dominique ist ebenfalls selbstständig, sie hat vor 15 Jahren eine Agentur für Kommunikationsdesign gegründet. Ihre Tätigkeit umfasst die Entwicklung von Corporate Design für Unternehmen oder für Immobilienprojekte, d.h. der Erstellung von Logos, Broschüren, Websites, Büchern und anderen Publikationen.

Ein Paar sind wir mittlerweile seid 23 Jahren und Oldtimer mit Rädern hatten wir eigentlich immer.

Als wir uns kennen lernten fuhren wir Alfa Romeo Giulia Super und Bertone GTJ.



paar motoren uit de jaren 20 en 30 bij. Hiervan hebben we er nog steeds een paar en samen rijden we b.v. vroege NSU's, ACE Four en Brough Superior. De Vintage Sports Cars kwamen in beeld toen ik in 2008 in Engeland met een Royal Enfield meereed in de Bunbury Run. De dagen voor de Run regende het en ging ik met mijn Engelse vriend Traver naar Loton Park voor de VSCC Speed Hill Climb.

Bij dit evenement sloeg het virus toe en ik wilde koste wat kost ook zo'n sportscar rijden. Na gesprekken met diverse VSCC rijders bleek dat het een Alvis moest worden... en de zoektocht begon.



Später legten wir uns dann zur Hobby-erweiterung einige Motorräder aus den 20er und 30 Jahren zu, von denen wir heute noch einige im Besitz haben und gemeinsam fahren wie z. B. frühe NSU's, ACE Four oder Brough Superior.

Mit den Vintage Sports Cars ging es los, als ich 2008 in England mit einer Royal Enfield den Bunbury Run fuhr. Die Tage vor dem



ALVIS



Run regnete es und ich fuhr mit meinem engl. Freund Traver nach Loton Park zum VSCC Speed Hill Climb. Dieser Event hat mit so stark infiziert, dass ich unbedingt auch so ein Sports car fahren wollte. Nach Befragung verschiedener VSCC-Fahrer stellte sich heraus, dass es ein Alvis sein sollte, und die Suche ging los.

In 2009 habe ich dann in Wales unseren Alvis Silver Eagle von 1936 ohne Blechaufbau aber mit dem montierten alten Special- Gitterrahmen kaufen können. Der Alvis trug das Original Auslieferungskennzeichen, die Car Record Card und ein VSCC Eligibility waren dabei. Wir haben den Alvis dann ca 1,5 Jahre in Wales restaurieren lassen. Aus heutiger Sicht ein Fehler, weil Wales zu weit von Hamburg entfernt ist.

Vor 3 Jahren haben wir die gesamte Technik noch einmal von Fernandes Oldtimertechnik instandgesetzt und auf den Originalzustand zurück gebaut. Wir lieben es unseren Alvis mit seinem 6 Zyl. und 2,8 ltr. Hubraum, dieser schönen Karosserie und dem smooth Power zu fahren. Der Motorsound und das Fahrgefühl versetzen uns sofort in die 30er Jahre.

Es ist wie in der Silver Eagle Werbung – You'll get Thrilling Speed!

Herzlichst,
Dominique und Thomas

In 2009 heb ik in Wales onze Alvis Silver Eagle uit 1936 kunnen kopen, zonder plaatwerk maar met het gemonteerde oude Special frame. De Alvis had nog het originele kenteken, de Car Record Card en een VSCC autorisatie. De Alvis is toen in ongeveer 1,5 jaar tijd in Wales gerestaureerd. Achteraf gezien was dat een verkeerde keuze, aangezien Wales te ver van Hamburg ligt.

Drie jaar geleden hebben we de complete techniek opnieuw laten reviseren en in de originele staat terug laten brengen door Fernandes Oldtimertechnik.

We genieten van het rijden in onze Alvis met zijn 6 cylinders, zijn 2,8 liter motor, zijn mooie carrosserie en zijn smooth power. De sound van de motor en het rijgevoel plaatsen ons meteen terug naar de dertiger jaren.

Het is als in de Silver Eagle reclame – You'll get Thrilling Speed!

Met hartelijke groet,
Dominique en Thomas



Er vindt al geruime tijd een ingrijpende verandering plaats in de samenstelling van de benzine. Zowel in ons land als in de ons omringende landen verschijnt steeds vaker het E-logo op de pomp. Dat is niet altijd gunstig voor onze klassiekers, zo moge blijken uit de navolgende bijdragen. Vanuit drie verschillende invalshoeken wordt het probleem beschreven en worden oplossingen aangereikt. Hebt u ervaring met E5, E10 of E15? E-mail de redactie van De Zilverster; redactie@mbcn.nl.

Competition 102

Moderne brandstof sloopt uw klassieker (1)

Tekst: Jack van der Hoek

Door een steeds groter wordende groep in onze samenleving, niet in het minst onze overheid, wordt geprobeerd alles wat zich op fossiele brandstof voortbeweegt in een negatief daglicht te plaatsen. Wij moeten zelf als liefhebber wakker worden en blijven, anders kunnen we binnen vijf jaar niet meer normaal of zonder dure aanpassingen van onze gezamenlijke hobby genieten! Ook in diverse klassiekerbladen kom ik steeds meer problemen tegen betreffende de voor onze klassieker inferieure kwaliteit van de brandstof, iets wat ik door eigen ervaring geheel kan onderschrijven.

Grootste probleem voor onze klassiekers is de steeds groter wordende (milieuvriendelijke?) ethanoltoevoeging aan Euro 95 waardoor in de toekomst deze problemen alleen maar groter zullen worden. Rubbers en oudere carburateurs lossen gewoon op en stalen brandstoftanks roesten inwendig snel en spontaan door: het grootste nadeel van ethanol is, naast het agressieve karakter, het aantrekken van condens. Ik ben in het bezit van een kleine collectie jaren-zestig-bromfietsen, waaronder Itom en Royal Nord die op deze moderne, zelfgemengde benzine hebben gereden. Omdat een topgerestaureerde, superoriginele Royal Nord in de woonkamer staat, rook ik op een gegeven moment een benzinelucht en bij inspectie bleek dat de rubberen brandstofslang naar de carburateur door het beruchte ethanol bezig was om langzaam op te lossen, helemaal zacht was geworden en spontaan was gaan lekken. Daarom heb ik eerst een tijdje op Aspen-benzine gereden, alkylaatz benzine die vanwege minder milieubelasting verplicht wordt gebruikt door gemeenten en in de bosbouw. Ondanks de goede kwaliteit word je van de prijs, rond € 4,- per liter, niet echt vrolijk en omdat ik best veel rijd, zo'n 1.000 km per jaar, is dit ook niet gezellig meer. Vorig jaar kreeg ik een artikelje over de kartsport onder ogen. Karts rijden normaal op (zeer) dure racebrandstof, maar trainen op Firezone Competition 102 RON, zonder ethanol! U begrijpt dat dit als muziek in de oren klinkt, te meer als bij informatie blijkt dat de prijs van ongeveer € 1,80 per liter ook nog eens ver beneden die van de Aspen-brandstof ligt. Als dan ook nog blijkt dat de Firezone-ves-

tiging bij mij in de buurt deze brandstof verkoopt, is de keuze snel gemaakt (niet alle Firezone-vestigingen hebben deze Competition 102-brandstof, kijk op www.competition102.com). Wat blijkt in de praktijk: geen gezeur meer met aangetaste rubbers en/of gumvorming in het brandstofsysteem of met langzaam doorroestende stalen brandstoftanks. Integendeel, na een jaar stilstand meteen weer starten en een 5% hogere topsnelheid. Met deze ervaring in het achterhoofd heb ik de ethanolvrije brandstof ook meteen geprobeerd met mijn MG B GT V8 en die gaat als de brandweer: merkbaar sneller, een genot om mee te rijden en ook geen problemen meer met langer stilstaan, vervuiling of rubbers die oplossen.

Jack van der Hoek is registertaxateur/technisch adviseur in Zwartewaal



Gevonden!



door Martin & José Aaldering

The Story of Barson Special Number 8
And Alvis Engine Number 13235



De Barson Special met een 8 cilinder motor, waar er maar twee van gemaakt zijn. De tweede motor is helaas verloren gegaan.
We worden er vrolijk van en denken dat het goed is om deze auto naar Nederland te verhuizen.

WE WISTEN HET ALLEMAAL,
HIJ MOEST ER ZIJN
EN DE VRAAG WAS: WAAR

Het toeval heeft geholpen, dat wel.

We lopen op de beurs in Essen en willen eigenlijk naar huis, veel gezien, niks gekocht maar toch een gezellige dag.
Belt Wim van Ginhoven of we even wilden komen kijken naar een auto ergens op het buitenterrein.
Wim is een geweldige kenner zoals we inmiddels wel weten. Een Finse handelaar staat er met een ALVIS. En wat voor één!!!



maar verkocht deze in 1939. De nieuwe eigenaar chrashte ermee tussen 2 bomen en de restanten kwamen weer in handen van Alvis. De auto was afgeschreven maar T.C. Barson kocht de overgebleven motor en deze is in de Barson Special gelepeld.

Was de auto te duur?
Ja, schandalig veel te duur!!!
Zeker als je bedenkt dat er een moderne dynamo opgeschroefd is en zelfs een elektrische waterpomp, schande...
Maar we hopen nog ergens deze onderdelen op te duiken.

Waarom zijn we er dan toch zo blij mee?

Dat weten we ook niet, maar dat doet aan onze vreugde dat deze auto in Nederland blijft geen afbreuk.

Martin & José Aaldering

In 1934 werden 2 stuks 8 cilinder lijn motoren gebouwd met z.g. cluster valve springs elk totaal 144 stuks. De motoren zijn getekend door A. Kemp (motor ontwerper). Eén van deze auto's was voorzien van een van body uitgevoerd om de bestaande concurrentie te verslaan als het om acceleratie gaat.
Captain G.T. Smith-Clark (engineer bij Alvis) heeft deze auto voorzien van voorvering met een omschrijving waar ik niet veel van begrijp maar waarschijnlijk een uitdaging is voor een technische dag. Deze constructie functioneerde prima maar had een gelimiteerde levensduur en werd derhalve nooit in productie genomen.
Eén van de twee Alvissen met een 8 cilinder werd tijdens de oorlog gebruikt door Captain Smith-Clarke, maar is overleden door een gebroken krukas waarna de auto werd gesloopt.
T.G. John had de andere Alvis met de 8 cilinder motor

Het onderstaande stukje vertelt iets over de persoon Barson:

It will give you a good idea of the sort of person he was if the story told a few years ago in the correspondence columns of *Motor Sport*. Barson was entered in a couple of races at *Crystal Palace* in his Frazer Nash and after winning the first by an embarrassingly large margin he was re-handicapped to scratch for the second three-lapper. The correspondent reported that the amazing sight of Barson overtaking the entire field on the first lap was only surpassed by his spectacular crash on the second! Obviously not a man to do anything by halves and it shows in the cars he built.

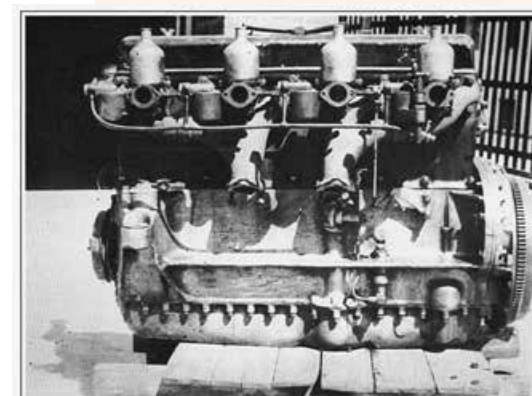
E. Chalenor Barson

1910 –

The Engine 13235

In 1934 two experimental straight eight-cylinder cars were built using cluster valve springs (each had a total of 144 springs). The engine drawings were the work of A. Kemp (Engine Designer). One car, fitted with a van body, proved able to beat some of the current fast sports cars on acceleration. Captain Smith-Clark (Engineer at Alvis) had this vehicle fitted with rubber front suspension units consisting of circular rubber plugs 10in high and 6in in diameter with strong laminated fabric reinforcing. Levers compressed plugs under static and operating conditions: no shock absorbers were used. These units functioned well but had a limited life and for this reason, this type of suspension never went into production.
One engine is still in existence and in the Barson Special. A second car with the other eight-cylinder engine fitted with a saloon body, suffered from a broken crankshaft, a weakness inherent in the large straight eight-cylinder engine.

Taken from: Alvis, Story of the Red Triangle



The Barson Special Number Eight
met Engels kenteken MKX 968.
Motornummer 13235



Alvis Coachbuilders - deel 2

door Jan Maarten ten Bos

Een beknopte serie over de firma's die onze auto's van een koetswerk hebben voorzien. En we hebben het dan over auto's van onze eigen clubleden.

Veel van de gespecialiseerde carrosseriebedrijven moesten het hebben van opdrachten van kleinere autofabrikanten die zelf niet hun carrosserieën wilden bouwen of van grote merken die in tijden van voorspoed niet voldoende auto's konden maken.

Deel 2 uit de serie betreft:

TICKFORD - merknaam van de firma Salmsons uit Newport Pagnell in Buckinghamshire.

Dit familiebedrijf begon in 1820 met het maken van rijtuigen maar in 1898 werd gestart met het bouwen van de eerste automobielen.

Na de Eerste Wereldoorlog specialiseerden zij zich in het maken van "All-Weathers". Dit was een tamelijk ingewikkeld proces om open auto's met linnen kap te voorzien van ramen met bij voorkeur glas, zodat de passagiers aan de zijkanten ook beschermd werden tegen de elementen. Dit in tegenstelling tot de Tourers die alleen beschikten

over een simpele kap met losse zijpanelen van bijvoorbeeld celluloid gevat in canvas.

Zo werd de merknaam Tickford synoniem voor de vroege "All-Weathers" waarmee het bedrijf veel bekendheid kreeg.

Tijdens de crisisjaren had ook Tickford het moeilijk. Gelukkig had de firma veel succes met het ombouwen van bestaande Saloons tot "Sunshine Saloons".

Het open rijden kwam in de mode bij de sportievere rijders in de dertiger jaren. De oplossing was het stalen dak open te zagen en vervolgens te voorzien van een canvas schuifdak à la de Deux Chevaux.

Veel Austin Sevens werden zo aangepakt maar ook Talbot, Armstrong-Siddeley, Vauxhall en Rover waren met Sunshine Roofs te leveren door Tickford.

Na de Tweede Wereldoorlog kwam naast Daimler ook Alvis in beeld met de TA14. De Saloons werden gebouwd door Mulliners en voor de Dropheads werd aanvankelijk contact gelegd met Carbodies voor een eerste serie van 500 stuks. Dit bedrijf kon echter de gevraagde productie niet aan en het werden maar 400 exemplaren. Dus stapte Alvis over ook Tickford die meer mogelijkheden had. (Hier wordt in een later deel over Carbodies op terug gekomen). Tickford maakte van de TA14 een luxere Three-position Drophead Coupe als Carbodies, herkenbaar aan de pram-irons. Het heerlijke en voor de gebruikers simpele systeem



waarbij het linnen dak half opgerold of helemaal geopend kan worden. Hierna volgden natuurlijk nog de TA21, de TC21 en de TC21/100 met hetzelfde type dak (deze zonder pram-irons).

Naast werk voor Alvis werden nog "Woodies" gemaakt voor Humber, een Saloon, de Healey Tickford 2.4 litre en carrosserieën voor Landrover. Na 1952 kwam er steeds meer werk voor de 3 litre Lagonda en Aston Martin, zowel Dropheads als Saloons en in 1955 nam de David Brown groep Tickford over voor de eigen productie. Zo kwam ook hier een einde aan de samenwerking met Alvis.

De merknaam Tickford stierf bij Aston Martin/Lagonda tegen het einde van de vijftiger jaren een stille dood en werd niet meer gebruikt.

Maar vanaf 1981 kwam er vraag naar getuned motoren

en speciale carrosserieën en werd het merk Tickford weer op de markt gezet. Het bedrijf met inmiddels 100 werknemers werd verzelfstandigd en legde zich toe op het opvoeren van vele Engelse auto's uit die tijd zoals de Ford Capri Tickford Turbo -1982 en de Ford Sierra Cosworth RS 500 uit 1987. Ook M.G. werd in 1992 beetgepakt met de RV8, een serie van 2000 stuks waarvan 1600 stuks naar Japan (!) verscheept werden.

Opdrachten kwamen oa. van Jaguar (voor de kappen van de XJS), T.V.R. en Mercedes maar ook ontwerpen voor treininterieurs werden gedaan. Na diverse overnames is het bedrijf sinds 2012 eigendom van de Intertek-Group en legt het zich voornamelijk toe op het in opdracht van diverse autofabrikanten

verbeteren van de prestaties van benzine- en dieselmotoren alsook het verminderen van de CO2-uitstoot etc.

Er bestaat sinds 1994 een officiële Tickford Owners Club met ongeveer 80 leden. (tickfordownersclub.com)

Tot slot, voor de puristen onder ons: Onze Three Position Dropheads worden door sommigen ook Coupé de Ville genoemd. Dit is helaas fout! Wij zijn een Cabriolet de Ville, ons linnen dak kan in zijn geheel naar beneden.

Bij de Coupé de Ville is het achterste deel van het dak van staal en kan alleen het voorste deel open.

(zie: *A-Z of British Coachbuilders 1919 – 1960* door Nick Walker).



Alvis Owners Club Nederland 35 jaar!

Tecklenburg 19/20 mei 2017

Door Herman Schipper

Dank aan Manfred Fleischmann voor het controleren en verbeteren van de vertaling.

Die europäische Integration rückt wieder ein bisschen näher! Ein Niederländischer Verein, mit einer Anzahl Deutscher Mitglieder, der mit allen zusammen sein Jubiläum in Deutschland feiert. Ach ja, und dazu gehört auch noch ein Belgier! Und das alles mit Englischen Autos!

De Europese eenwording is weer een stukje dichterbij gekomen! Een Nederlandse club met een fors aantal Duitse leden, die samen een jubileum vieren in Duitsland. Oh ja, ook nog een Belg er bij. En dat alles met Engelse auto's!

Vrijdag naar Duitsland, nog droog, over de snelweg voor ons maar anderhalf uur, naar Brochterbeck. Wie wil daar nou heen? Nou, ik kan het je aanraden! Grote parkeerplaats, geen gemiauw over een olievllekje en prima kamers. Steeds meer Alvis' arriveerden, de meesten nog voor de grote regen begon. En, zoals het hoort, bijna allemaal gewoon zelf rijdend. Alleen de alleroudste 14.75 van 1928 van Manfred arriveerde koninklijk op de kar. In de hotelgarage was plaats voor een stuk of zes open tourers, de rest trotseerde de inmiddels forse buien.

Zaterdagmorgen, oh wonder, prachtig zonnig weer, de kappen open, en gaan! De snelle Hollandse brigade Speed 25's en 4.3's vertrok al vroeg om vóór het lokale treintje te blijven. Het roadbook was Duits-degelyk met veel informatie, maar toch had St. Anton nog een aantal Duitse tour-begeleiders ingeschakeld die ons op (moeilijke?) punten met een vlaggetje de hoek om hielpen. Het kon gewoon niet fout gaan! Wij waren als laatste vertrokken, en net toen het boemeltreintje in zicht kwam, stond alles stil. De TG108 van Roel Bijl stond zonder vonkjes stil op de toe-rit van een rotonde en op de weg kon niemand er meer langs. Via het fietspad wel, en daarna was het dubbel genieten: prachtige omgeving, gladde slingerende wegen, en



Am Freitag nach Deutschland, das Wetter ist noch trocken. Über die Autobahn sind es für uns nur 1,5 Stunden nach Brochterbeck. Wer will denn da schon hin? Nun, ich kann es Euch nur empfehlen! Ein großer Parkplatz, kein Gemecker über einen Ölfleck und schöne große Zimmer.

Immer mehr Alvis Cars trödelten ein, die meisten, bevor es anfang zu regnen. Und, so wie es sich gehört, kamen fast alle auf eigener Achse. Nur das älteste Auto, der 14.75 aus 1928 von Manfred kam königlich auf den Hänger vorgefahren. Das Hotel hatte 6 Garagen in denen die Open Tourer trocken geparkt werden konnten. Der Rest stand draußen im sehr starken Regen.

Samstagmorgen, oh Wunder, wunderbares, sonniges Wetter: Verdeck offen und fahren. Die schnelle niederländische



niemand voor je! Wat een heerlijk gebied om te rijden! Golvende velden, geel van het koolzaad, donkere bossen met soms echte hairpins, en een uitstekend roadbook, met slechts een klein foutje. En daar kwamen we weer een deel van de snelle ploeg tegen, die niet helemaal in de geest van de



uitzetter hadden gereden. Kort daarna was de lunchpauze, waar iedereen, ook Roel, na enige tijd arriveerde. Parkeren in het Kurpark, waar iedereen de door de organisatie uitgereikte opvouwbare lekbak onder de Engelslekkende Alvis' moest plaatsen. Klasse! Naast het Kurpark zagen we twee enorme muren, zo'n honderd meter lang en ca. 10 meter hoog. Het bleken verdampingswanden te zijn uit vorige eeuwen, waar brak water door windmolens werd opgepompt en dat langs de wanden naar beneden sijpelde, waarbij een deel van het water verdampte. Beneden bleef een geconcentreerde pekkel over die afgekookt werd, waarbij het vroeger zo



Brigade, Speeds und 4.3 waren als erste gestartet, um vor den in Kolonne fahrenden Schnecken zu bleiben. Das Roadbook war Deutsch-Gründlich mit vielen Informationen, zudem hatte St. Anton auch noch einige deutsche Tour-Guides organ-

nisiert, die uns mittels Fahnen an schwierigen Kreuzungen um die Ecke geholfen haben. Es konnte einfach nichts schief gehen!

Wir waren als letzte gestartet, und als die Kolonne näher kam hielt alles an. Roel Bijl hatte eine Panne mit seinem TG108: Er stand ohne Zündfunken auf der Einfahrt zu einem Kreisverkehr und niemand konnte zunächst weiterfahren. Danach ging es über einen Radweg weiter, und man konnte dann doppelt genießen: schöne Landschaft, glatte kurvige Straßen und fast kein Verkehr! Was für eine wunderbare Gegend, um zu fahren! Wogende Felder von gelbem Raps, dunkle Wälder mit einigen richtigen Serpentinafen und ein ausgezeichnetes Roadbook, mit nur einem kleinen Fehler.

An dieser Stelle trafen wir wieder die Schnelle Truppe, die nicht ganz nach Roadbook gefahren war. Kurz danach war die Mittagspause, zu der jeder, auch Roel, nach einiger Zeit ankam. Parken in Kurpark, wo alle die von der Organisation verteilten Ölmatten unter die, typisch englischen, tropfenden Alvis's legten. Klasse! Neben dem Kurpark sahen wir zwei große Wände, etwa hundert Meter lang und 10 Meter hoch. Es sind Verdunstungs-Wände (Salinen) aus vergangenen Jahrhunderten, wo Salziges Quellwasser durch Windmühlen hoch gepumpt wurde, um dann an den aus Schwarzdornästen bestehenden Wänden herunter zu rieseln, wobei ein Teil des Wassers verdunstet. Der Rest wurde als Konzentrat an der Sohle aufgefangen und verkocht. Als fester Rest verblieb das kostbare Salz.

kostbare zout overbleef. Jaja, je leert toch elke keer wel iets nieuws bij die Alvis-ritten!

Na een Duits-degelijke lunch met volle buik weer verder door de schitterende omgeving. Na een dik uur rijden werden we door een aantal enthousiaste Duitsers een groot weiland in geleid voor een koffiestop. Het bleek dat St. Anton lid is van een plaatselijke club, de "British Fun Drivers", die ons daar een picnic aanboden met overdadige hoeveelheden Kuchen en Torte, met koffie of iets sterkers.

Een golvend weiland met op het midden een grote, prachtig bloeiende kastanjeboom, er om heen een aantal stoeltjes en zitjes. Geweldig, een van de hoogtepunten van het weekend!



Ja, man lernt immer was dazu, wenn man mit den Alvis Club auf Reisen geht!

Nach einem anständigen Mittagessen ging es mit vollem Bauch weiter durch die schöne Umgebung. Nach einer Stunde Fahrt kamen wir an eine große Wiese, wo wir von einer



Het laatste deel terug naar het hotel was al even mooi als de rest van de route, en terug op het terras zagen we alle deelnemers arriveren, behalve dan Roel Bijl, die weer bij gebrek aan vonkjes was blijven staan. Achteraf was het zijn rotortje, die de geest had gegeven, maar gelukkig kwam hij er 's avonds achter dat hij een reserve-rotor bij zich had.

Het galadiner was uitstekend verzorgd, met toespraken van en cadeautjes voor de organisatie. Na afloop werd de Europese eenwording nog uitvoerig besproken op het terras, of de bar daarna nog lang bezocht is weet ik niet.

Zondagmorgen een korte rit naar Tecklenburg, waar we een lange rondleiding kregen. Het fraaie plein in het stadje was ingenomen door een orkest met uitsluitend accordeons, waarbij alle terrassen geheel gevuld waren. Dit deel van de Europese eenwording moeten wij Hollanders nog leren waarderen, maar dat gaat zeker komen.



Gruppe begeisterter Deutscher Oldtimer Besitzer zum Kaffe eingeladen wurden. Es stellte sich heraus, dass St. Anton, Mitglied ist in diesem Deutschen Oldtimer Club in Tecklenburg, dem „British Fun Drivers Club“. Die Mitglieder begrüßten uns an ihrem Picknick-Baum mit Kaffee, Kuchen und Torte oder mit etwas Stärkerem. Wir befanden uns auf einer hügeligen Wiese mit einem großen Kastanienbaum in der Mitte, darum war eine Reihe von Stühlen platziert, wo wir uns gemütlich hinsetzen konnten. Fantastisch, einer der Höhepunkte des Wochenendes!

Der letzte Teil der Fahrt führte uns zurück zum Hotel und war genauso schön wie die bereits gefahrene Strecke. Zurück im Hotel haben wir uns auf die Terrasse gesetzt und zugesehen, wie alle anderen Teilnehmer wieder zurück kehrten, außer Roel Bijl, der erneut liegengelassen war wegen fehlendem Zündfunken. Im Nachhinein war es sein Verteilerrotor, der den Geist gegeben hatte, aber zum Glück hatte er einen Ersatzrotor dabei.





Das Gala-Dinner war sehr gepflegt mit Ansprachen und Geschenken für die Organisation. Danach wurde weiter die Europäische Einheit an der Bar diskutiert. Ob es spät geworden ist, ist mir nicht bekannt!

Sonntags-morgens eine kurze Fahrt nach Tecklenburg, wo wir uns versammelten für eine lange Führung durch die Stadt. Der attraktive Platz mitten in der Stadt wurde von einem Orchester allein mit Akkordeonbesetzung eingenommen, alle umliegenden Terrassen waren vollständig besetzt. Diesen Teil der europäischen Integration, müssen wir Niederländer, noch lernen zu schätzen, aber auch das schaffen wir!

De stad is rijk geworden door tol te heffen van de handelaren, maar toen door de bisschop van Munster de omliggende moerassen waren drooggelegd, liep elke handelaar met een boog om Tecklenburg heen, en verarmde de stad.

Een korte rit naar de lunch, die weer royaal was, en daarna over de snelweg terug naar Hattem. Niet getankt vanaf vrijdagmorgen, en met bijna lege tank nog net thuisgekomen, dus mijn Speed 25 heeft zich keurig gedragen met een verbruik van 1:7,5.



Die Stadt hat ihren Reichtum erwirtschaftet durch Mautgebühren von Händlern für einen sicheren Weg durch das umliegende Sumpfgebiet; als aber diese Sümpfe durch den Bischof von Münster trocken gelegt wurden, lief jeder Händler in einem großen Bogen um Tecklenburg herum und so verarmte die Stadt.

Eine kurze Fahrt zum Mittagessen, das wiederum großzügig war, und dann auf der Autobahn Richtung Heimat,



Al met al een zeer geslaagd weekend, met grote dank aan St. Anton en Ellie, André en Riet, Jan Maarten en Caroline en Hans en Frederike, en Rob en Yvonne en niet te vergeten de leden van de British Fun Drivers Club. We mogen jaloers zijn op de prachtige gladde wegen in een zo fraaie omgeving.

18 Nederlandse, 1 Belgische en 6 Duitse equipes hebben aangetoond, dat Europese samenwerking prima kan functioneren, en tot een zeer aangenaam resultaat kan leiden.

Herman Schipper

nach Hattem zurück. Seit Freitagmorgen hatte ich nicht getankt und wir kamen zu Hause mit fast leeren Tank an. Mein Speed 25 hat sich gut verhalten und hatte ein Verbrauch von 1 Liter auf 7,5 Kilometer.

Alles in allem ein sehr erfolgreiches Wochenende, mit großem Dank an St. Anton und Ellie, André und Riet, Rob und Yvonne, Hans und Frederike, Jan Maarten und Caroline und nicht zu vergessen zu erwähnen die Mitglieder des Britischen Fun Drivers Club. Wir beneiden euch um die schönen Straßen in einer so schönen Gegend. 18 Niederländische, 1 Belgisches und 6 Deutsche Teams haben gezeigt, dass die Europäische Zusammenarbeit ganz gut funktionieren kann, und zu einem sehr erfreulichen Ergebnis führt.

Alvis Owners Club Nederland 35 jaar!



Onderstaand artikel met dank aan de NAMAC - Nederlandse Algemene Miniatuur Automodellen Club. Maus Gatsonides was de vader van ons bekende clublid Tom Gatsonides.

De auto's van Maus Gatsonides

Tekst: Bart van den Acker
Foto's: Pieter Groenendyk

De prachtige Gatso 4000 van AutoCult is een geweldige aanwinst voor mijn verzameling. Intussen alweer enige jaren geleden heb ik Maurits 'Maus' Gatsonides zelf gekend, maar ik ben al heel lang een bewonderaar van wat hij allemaal heeft bereikt op autogebied. Daarom is het logisch dat ik ook miniatures verzamel van auto's waarin Maus heeft gereden. Dat zijn er niet veel. Wat ik ken en heb, laat ik hier graag zien.



In 1984 wist Jan Apetz me te vertellen wie toen eigenaar was van 'Platje', voor zover bekend - je weet nooit ... - de enige nog bestaande Gatso. Jan kende ik al enkele jaren en hij was al van voor de oorlog goed bevriend met Maus zelf. Voor een artikel in

'De Auto' van de KNAC heb ik die eigenaar opgezocht. Dat was Joop Bruggeman in het Brabantse Vessem. Platje was toen een oit nog eens te restaureren wrak. Joop had meer van dit soort projecten, maar ook enkele prachtige klassiekers. Door het gedeelde



De Gatso 4000 'Aero Coupé' van AutoCult. Dit model is tot stand gekomen op basis van contact tussen Peter Mulder van Modelcars in Rotterdam en AutoCult. Na het prototype 'Gatford' was de Aero Coupé de eerste Gatso. De vormgeving is vooral bepaald door de aerodynamica, een schaalmodel is al tijdens de oorlog in het geheim getest in een windtunnel. De transparante plexiglasen kap is geproduceerd door Fokker. De keerzijde van het uitstekende uitzicht rondom was een soort broeikas-effect en in ventilatie was niet voorzien. De onderhuidse techniek is een combinatie van Ford- en Mercury-componenten. De langwerpige built op de motorkap was noodzakelijk door de hoge carburateurs bovenop de V8 en gaf tevens ruimte aan een verstraler die driehonderd meter zicht opleverde. De Aero Coupé stond op de eerste naoorlogse AutoRAI in 1948 en in hetzelfde jaar op de Autosalon in Genève. Aan publiciteit en belangstelling geen gebrek, helaas wel aan de financiële middelen om een serieuze productie op te zetten. In totaal zijn er zeven 4000's gebouwd: twee roadsters, drie coupés en een zeer luxe cabriolet; de Aero Coupé bleef uniek. Het 'Full Speed'-plaatje is natuurlijk leuk, maar waarom heeft de Aero Coupé op die tekening een ander front?



Gelukkig was het niet koud

Oldtimerdag 18 juni 2017 Lelystad



Voor de 2^e achtereenvolgende keer gingen de trouwe AOCN leden en aanhangers van de Nationale Oldtimerdag van Lelystad naar Lelystad:

- Hans van Tongeren
- Frederike van Tongeren
- Paul en Martin van der Velde
- Jan Maarten ten Bosch met zijn uit Australië overgekomen broer Freek
- Rob en Yvonne van Tuijl en een vriend van Rob, Jan-Willem Heutink

Het was, zoals gewoonlijk, voor dag en douw uit de veren om op tijd in Lelystad te zijn, zo rond 9 uur. De voorspellingen voor het weer waren tropisch. Ik kan u vertellen, dat klopte. Wat een hitte. Ook dit keer was de verzorging door de organisatie heel goed. We kregen een lunch en bonnen voor drinken en snacks. William Vermeulen en zijn team hebben weer een mooi staaltje organiseren laten zien. Chapeau. Elk jaar wordt er een automerk in het zonnetje gezet. Deze keer was het de beurt aan Cadillac. Het merk bestaat 115 jaar. Tot zover de zakelijke mededelingen en dan nu het verhaal!

Bij aankomst blijkt tot mijn ontzetting Jan Maarten als eerste aanwezig te zijn. Het is hem vergeven, al staat hij



wel op mijn plek. Later als iedereen is gearriveerd, kan de dag beginnen. Er blijven helaas veel plekken van deelnemers leeg. Dit zal komen door het mooie weer of de auto heeft het niet gered door de hitte. Jammer voor de organisatie die het evenement zoals altijd tot in de puntjes regelt en verzorgt. Rond half tien zijn we er allemaal, dan wordt door Jan Maarten (wie anders) de wel zeer informatieve vraag gesteld "wanneer is de dijk Enkhuizen-Lelystad gebouwd?". Tevens wilde hij weten of het mogelijk was om samen met zijn broer over deze dijk te rijden richting Noord-Holland. Dit is uiteraard een vraag voor de jeugd tussen de 64 en 65 jaar oud. Gelijk worden de smartphones getrokken en word Google geraadpleegd. Voor het antwoord adviseer ik u dit ook te doen. In ieder geval zijn Jan Maarten en zijn broer in de loop van de middag met onbekende bestemming vertrokken. Wij hebben ze namelijk niet meer gezien.

De belangstelling voor het merk Alvis is heel groot. Het zijn natuurlijk ook indrukwekkende wagens, waar mensen voor stil blijven staan om ze te bewonderen en ook om volop te fotograferen. Vragen waren er ook en deze werden dan ook met enthousiasme beantwoord. Vooral Hans met zijn Speed had het erg druk om belangstellenden uitleg te geven maar, dat is hem wel toevertrouwd. Trouwens, Frederike zag er prachtig uit in haar Engelse jurk met petticoat en bijbehorende kousen. Je kreeg het alleen al Spaans benauid als je er naar keek.



enthousiasme met Joop en de mooie, sterke verhalen van Jan Apetz is mijn belangstelling voor Maus, zijn auto's en zijn prestaties enorm gegroeid. Later heb ik Maus zelf ook diverse keren ontmoet.

Maus merkte mijn enthousiasme op en vroeg me, zijn biografie te schrijven. Begin jaren vijftig was het boek 'Rallyes en Races' verschenen, over zijn avonturen in de autosport tot die tijd. Het frustrerde Maus achteraf dat zijn grootste prestatie, de overwinning in de Rallye Monte Carlo 1953, pal na de verschijning van dat boek plaatsvond en er dus niet in stond. Ik ben aan die biografie begonnen, met hulp van Héléne van Rooode, de vrouw van toenmalig NAMAC-voorzitter Ben. Het was geen simpele opgave. Verder dan een paar hoofdstukken zijn we niet gekomen, toen moest ik ermee stoppen. Ik kreeg een andere baan en het boek viel daarmee niet te combineren, dat waren tegenstrijdige belangen. Enkele jaren later, in 1990, verscheen het alsnog met als titel 'Race zonder finish', met Rob Wiedenhoff en Piet Philippa als auteurs. Opnieuw een paar jaar later kwam 'Kwik' na tientallen jaren tevoorschijn. Nico Aldering

(van 'The Gallery' in Brummen) kocht Kwik, de voorloper van de Gatsos. Ik schreef naar aanleiding van die 'ontdekking' een groot verhaal over de historie van Kwik in Autovisie. Overigens is 'Platje', nu in perfect gerestaureerde staat, te bewonderen in 'The Gallery', want ook die ene overgebleven Gatsos heeft Nico in handen gekregen. Ik was niet de enige met een grote bewondering voor Maus. In dit verband noem ik uiteraard Rob Hinse, verzamelaar en natuurlijk NAMAC-lid en bovendien producent in eigen beheer van zowel Kwik als Platje in 1:43.

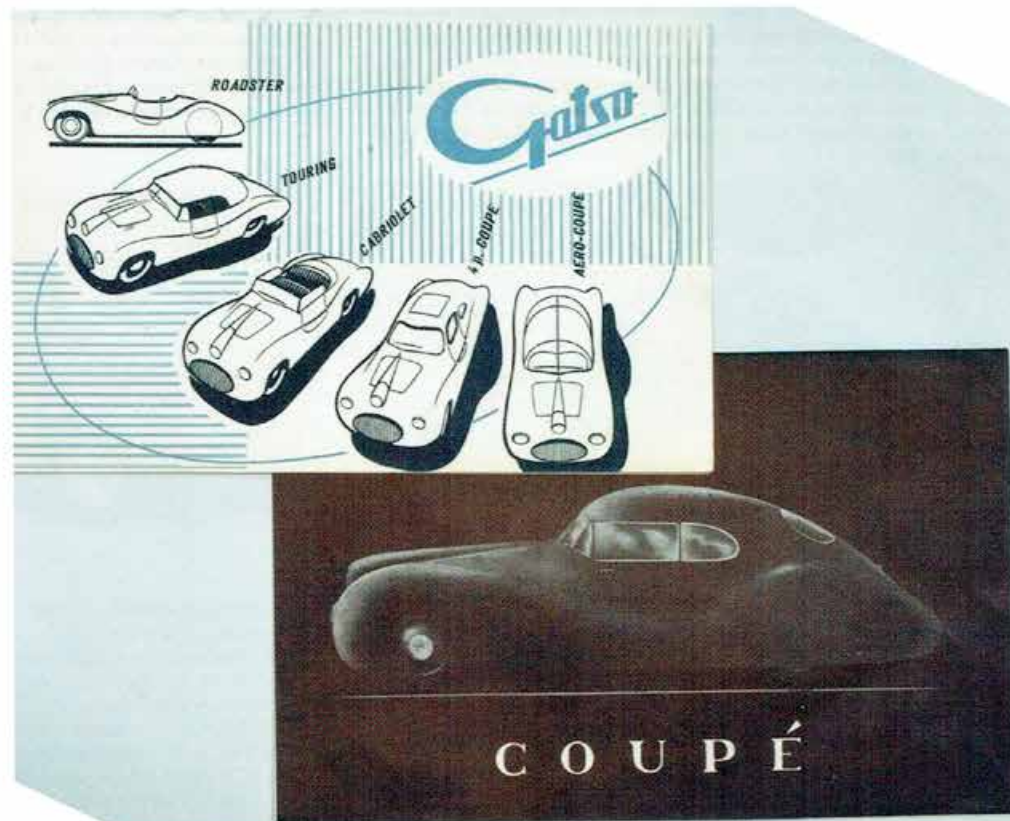
Maus overleed op 29 november 1998, op 87-jarige leeftijd. Het is logisch dat het daarna gaandeweg stil werd rond hem, zijn prestaties en zijn auto's. Soms, als ik onverwacht zo'n gevreesde 'Gatsometer' flitscamera langs de weg zie, moet ik nog weleens aan hem denken. Met dat product en het gelijknamige bedrijf had Maus eindelijk het zakelijke succes dat hem eerder steeds ontbrak. De stilte rond Gatsos is dus voor even verbroken door het model van AutoCult. •



De twee producten van 'rh models', oftewel Rob Hinse. De oranje auto is 'Platje', zo genoemd vanwege de zeer lage bouw. Dit is het prototype voor een kleiner model Gatsos, voorzien van een vooroorlogse zescilinder Fiat 1500-motor, uiteraard in een opgevoerde versie. Met Platje reed Maus eind 1948 een aantal snelheidsrecords op het toen gloednieuwe Circuit van Zandvoort. Het oranje doosje van Platje is gesigneerd door Maus Gatsosides bij de overhandiging door Rob Hinse van de eerste exemplaren van het miniatuur aan Maus en ondergetekende op 18 juli 1993, bij Rob thuis.

De grijze auto is Kwik, een in 1938 gebouwde roadster naar eigen ontwerp op basis van een nieuw Mercury-chassis, voorzien van een opgevoerde Mercury V8. Het element 'kwik' heet in het Engels 'mercury', waarmee de naam snel is verklaard. De auto is in 1939 gebouwd bij carrosseriefabriek Schutter & Van Bakel. Maus reed er onder meer Luik-Rome-Luik en de eerste autoraces in Zandvoort (stratencircuit) mee. Begin 1940 raakte Maus met Kwik betrokken bij een aanrijding in Lisse, toen hij onder werktijd bezig was de 'Kraantje Lek Rit' uit te zetten. Dat kwam hem op ontslag bij Ford Nederland te staan, waar hij in dienst was als 'service-roadman'. Na de oorlog duikt Kwik hier en daar op, maar is ook tientallen jaren 'zoek'. Hij bleek te staan in een loods op een autosloperij in Leidschendam. De eigenaar had 'm op zestienjarige leeftijd geruild, met een kapotte motor, tegen een zoiest voor z'n verjaardag gekregen bromfiets. Kwik bestaat nog steeds, soms kom je 'm weleens tegen bij evenementen in Nederland. Kwik is in 1:43 in 1994 door Rob Hinse uitgegeven.

Naast een los A3-velletje dat in 1948 is uitgegeven op de AutoRAI en in Genève bestaan er twee verschillende Gatsos-folders. De verschillende varianten worden getoond met tekeningen op de voorkant van de bovenste folder. Die zijn van de hand van Jan Apetz, in zijn herkenbare stijl. In de zwarte folder staan ook de prijzen vermeld, in mooie, ronde bedragen. De Roadster is de goedkoopste Gatsos 4000, voor twaalfduizend harde, naoorlogse guldens. Voor dat geld kocht je in die jaren een aanzienlijk huis, normale personenauto's kostten rond de drieduizend guldens.





hierdoor zuinig aan doen met de brandstof. In de wijde omgeving was namelijk geen brandstof meer te vinden (grapje). Een 27 liter aero engine Spitfire engine Bentley Top Gear Brutus Battle of Britain.

En zo ging de dag snel voorbij waarbij het defilé toch altijd wel een aparte belevenis is. Er wordt dan beknopt iets over je auto verteld. Tevens wordt je gefilmd en worden er talloze foto's gemaakt. Wat ook heel leuk is ... het applaus. Je groeit hierdoor en weet dan ook weer waar je het voor doet. Niet alleen voor jezelf maar ook om andere mensen te laten genieten.

Ook waren Paul en Martin in meer of mindere mate als Engelse gentlemen gekleed. Naar mate de dag vorderde nam ook de temperatuur toe en werden we langzaam gegaard. Gelukkig hadden Hans en Frederike een parasol bij zich waar een ieder bij toerbeurt onder kon gaan zitten, maar aan het eind van de dag was iedereen toch ook wel in meer of mindere mate verbrand. Er was genoeg te doen voor jong en oud. Ik noem:

- oude brandweerwagens die demonstraties gaven.
- Er was er één uit 1901.
- een amfibie voertuig van het leger waar je in kon stappen om dan de haven in te rijden om rondjes te varen.
- Twee zogenaamde auto's (Amphicars). Deze kunnen ook varen.
- een markt met vooral gereedschap, boeken en modelauto's
- heel gezellige eet en drink gelegenheden



Plonzen met landing craft GMC DUKW 1944



En natuurlijk niet te vergeten zo'n 400 oldtimers. De oudste dateerde uit 1900 en dit is een Locomobile type II Stanhope. Prachtwagen (zie foto).

Je komt ogen te kort. De meest bizarre voertuigen staan er. Ik noem een Bentley met een Spitfire 12 cilinder motor (zie foto hiernaast). Deze Bentley werd enkele keren gestart en werd er een rondje gereden. De rest van de deelnemers moesten



Frederike en Rob presenteren zich met Alvis aan jury en publiek



Het oude handwerk Rechts: veel fantastische Cadillacs wegens het 115 jarig bestaan van het merk Onder: Bugatti Brescia met blije eigenaar Rechts daarvan: Amerikanen per strekkende meter Links midden: Hubert Kranz en zoon in een bijzondere Riley



Want de belangstelling is groot al wordt in de media verteld dat het in bezit hebben van een oldtimer tanende is. Laten we hopen dat dit niet doorzet.

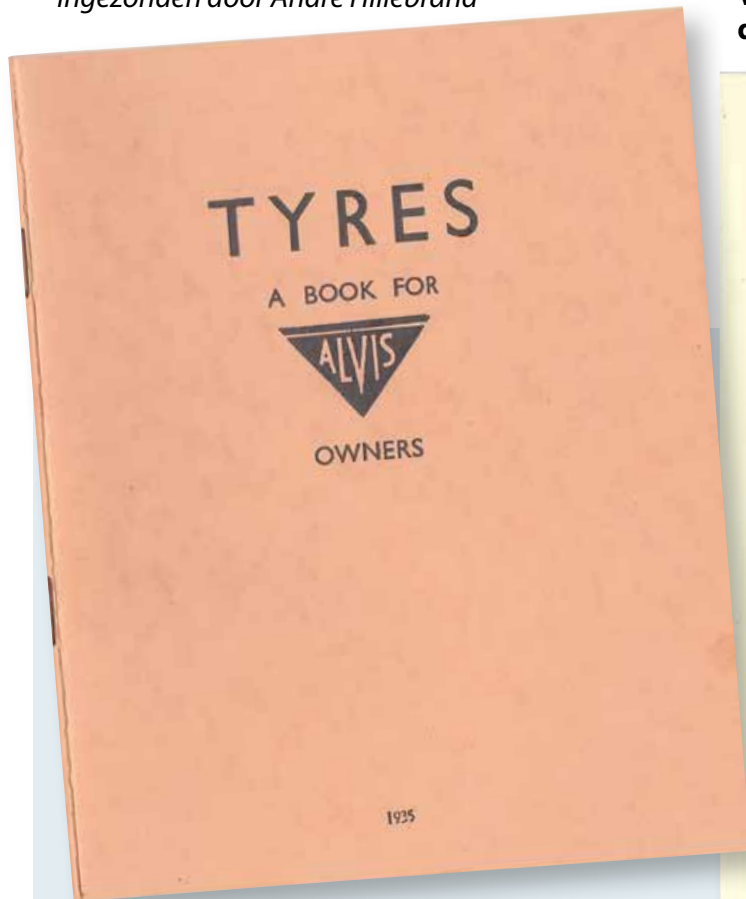
Tot zover mijn verhaal. Een ieder ging rond vijf uur moe maar vol van al het schitterends weer naar huis. Naar mijn weten is iedereen van ons weer veilig thuis gearriveerd. WAT EEN DAG, "PFFFFFFFFFFFFFFF"

Rob

Vooroorlogse banden

ingezonden door André Hillebrand

Van dit charmante kleine boekje laten wij hier de leukste pagina's zien



Introduction

TWO generations of experience in tyre building have been condensed in an attempt to offer in a simple and practical form a series of hints on pneumatic tyre upkeep.

"Neglect is costly"

INFLATION PRESSURE TABLE

THE air carries the load. By actually weighing a laden vehicle, ascertain the load on each axle, and see that the tyres are correctly inflated according to the following table. In some cases the loads on the front tyres being less than on the rear tyres, a lower inflation pressure would be indicated as permissible—but in order to provide the easiest steering and to reduce tread wear, it is recommended that front tyres be always inflated to the same pressure as the rear tyres, or even a little higher.

**WIRED TYPE TYRES
TYRE LOADS (Cwts.) AND MINIMUM INFLATION PRESSURES.
(lbs. per square inch).**

Inflation Pressure lbs. per sq. inch.	Nominal Tyre Section—Inches.											
	3.50	4.00	4.50	4.75	5.00	5.25	5.50	6.00	6.50	7.00	7.30	7.50
16	3½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	3½	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	4	4½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	4	4½	5	5½	6	7	8	—	—	—	—	—
24	4½	5	5½	6	6½	7½	8½	—	—	—	—	—
26	—	5	5½	6	6½	7	8	9	10	11	12	13
28	—	—	6	6½	7	8	9	10	11	12	13½	15
32	—	—	—	7	8	9	10	11	12	13½	15	17
36	—	—	—	—	8	9	10	11	12	13½	15	17
40	—	—	—	—	—	—	—	13	15	17	—	19

Regularly Maintain the Correct Pressure

MINIMUM INFLATION PRESSURES
for Dunlop Standard and Dunlop Fort Tyres fitted to ALVIS 1935 Cars.

Model.	Tyre Size.	Inflation Pressure (lbs. per square inch).	
		Front Tyres	Rear Tyres
"Firebird Fourteen," all models	5.00-20	40	36*
"Silver Eagle," all models	5.00-20	40	36*
"Crested Eagle" Saloons	6.00-19	36	36*
"Crested Eagle" Limousines	6.00-19	38	38*
"Speed Twenty" Saloons and Coupes	5.50-19	36	36*
"Speed Twenty" Open Sports	5.50-19	32	32*

* A reduction of 4 lbs. per square inch is permissible in the rear tyres when the rear seats are unoccupied.

Test Pressures Weekly

INFLATION

THE whole principle of the pneumatic tyre is the employment of compressed air to form a cushion between the vehicle and the road. The inner tube is merely the "container," and the outer cover its protective covering. The air carries the load.


A pneumatic tyre is therefore an arrangement to utilise a quantity of compressed air around a vehicle wheel for the purpose of supporting the load, absorbing shock, and, when occasion demands transmitting the power for driving and retarding the vehicle. The tyre manufacturer supplies the tube, and the cover. The quantity of compressed air necessary to make the tyre pneumatic is not supplied by the tyre maker. It is the duty of the tyre user to

The Air is the Real "Tyre"

INFLATION—contd.

supply and maintain the correct air pressure, without which the pneumatic tyre cannot function efficiently. If pressure is less than specified by the tyre maker, the life of the cover and tube will be diminished, mainly because of the excessive bending and flexing to which they will be subjected. (Pressure is conveniently measured in lbs. per square inch.)

Thus, the key to economical and efficient tyre service is "Maintain the correct pressure—test your tyres at least weekly." Any loss of air can be made up then with very little effort. A gauge applied to the valve must be used: it is seldom possible to detect an under-inflated tyre from its appearance.


Dunlop No. 1 Pencil tyre gauge.

Correct Pressures = Comfort + Mileage

FITTING AND REMOVAL INSTRUCTIONS
for
WIRED TYPE TYRES
ON WELL BASE RIMS

SPECIAL NOTE.

Inextensible wires are incorporated in the edges of wired type tyres. Therefore, do not attempt to stretch the wire edges of the tyre cover over the rim edge.

Force is entirely unnecessary and may be dangerous, as it merely tends to damage the cover edges and serves no helpful purpose.

Fitting or removing will be quite easy if the wire edges are carefully adjusted into the rim base; if it is not found to be easy, the operation is not being correctly performed.

Method—Not Effort

FITTING AND REMOVAL INSTRUCTIONS—contd.

TO REMOVE TYRE.
Remove all valve parts, and push both cover edges into the base of the rim at the part diametrically opposite the valve, then lever the first cover edge near the valve over the rim edge. The tube can then be removed and if required the second edge of the cover may now be levered over the rim edge.

TO FIT TYRE.
Push one edge of the cover over the edge of the rim. It will go quite easily if the part first put on is pushed right down into the rim base.

Very slightly inflate the inner tube—do not distend it—place it in the cover, with the valve through the hole in the rim. (Take care that the valve, which is fitted in the side of the tube, is on the correct side of the rim.)

Fit the second edge of the cover, commencing at a point diametrically opposite the valve, and pushing the edge down into the base of the rim.

Small levers may be gently used to ease the last few inches over the rim edge.

Whilst inflating, see that the edges of the cover are seated evenly round the rim: check by the line on the cover.

Manipulation—Not Muscle

De Waterpomp Story

door Frederike van Nieuwenhuizen

Tijdens de winterperiode wordt er bij ons niet gereden met de auto's, maar staan ze in de garage voor het groot onderhoud. In onze eigen garage wel te verstaan, want het onderhoud aan de auto's doet Hans zelf. Waar nodig help ik mee.....

Deze winter waren de remmen van de TA 21 aan de beurt. De wielen eraf en de remklaten en schoenen los, schoongemaakt en de delen die vervangen moesten worden er weer op.

Daarna alles weer monteren en afstellen om er voor te zorgen dat de remmen links en rechts gelijktijdig werken. Nou dat ging allemaal prima. Verder werd de hele motor nagekeken en de bouten en moeren waar nodig aangedraaid. Benzinepomp schoongemaakt en lekprobleempje opgelost. Rempotje omhoog gebracht. Temperatuurmeter vervangen, want die deed het niet, en een nieuw metertje ingebouwd. Alles weer prima in orde!!! Dachten we

Bij de eerste proefrit, gewoon even in ons dorp, werd er niet zoals gebruikelijk naar ons gezwaaid maar gewezen!!! De auto lekte..... lekte erg.... heel erg, de koelvloeistof piste er zo onderuit!!!

Verder nauwkeurig onderzoek wees uit dat de waterpomp lekte, bij de as, met een revisieset zou dat te repareren moeten zijn. Maar ook het deksel van de nokkenas-smering, dat aan de waterpomp vastzit, bleek gebroken te zijn, en ook al eens gerepareerd te zijn met een speciale lijm. Problemen dus.



In het stikke donker, lampje erbij en demonteren maar

Eerst gekeken of het mogelijk zou zijn om de deksel te laten lassen bij een speciale firma die gietijzer kan lassen. Maar bij ruggespraak met Anton werd die optie gewist. Hans Noordhoek geprobeerd te bellen; hij, als expert van de TA21, zou toch wel een oplossing weten. Maar hij was niet thuis en gaf dus geen gehoor.

Wim van Ginhoven gebeld, die heeft een zolder vol onderdelen, misschien zat daar wat bij.... Ja hoor Wim zei dat hij op zolder inderdaad nog een motorblok had staan waar de waterpomp nog aan zat, die mochten we wel hebben/lenen.

Dus wij met z'n tweeën naar Elburg, eerst even bij Anneke langs voor een bakje koffie en daarna naar Wim in de garage.

Daar treffen we ook Herman Schipper, die er zit voor een kopje koffie en een autopraatje, wat anders.....hij geeft ons nog goed advies over hoe wij de nieuwe waterpomp moeten monteren en hoe we de radiator en grill er goed uit en weer in krijgen met speciale vierkante moeren.

Volgens Wim staat het motorblok waar de waterpomp op zit op zolder. Ik weet niet of één van jullie wel eens op de zolder van Wim geweest is, maar daar staan, denk ik, genoeg onderdelen om nog wel zeven of acht auto's te bouwen. Jaguars, Alvissen en nog meer merken, er ligt van alles; bumpers, lampen, stoelen, bekleding, daken, spatbor-

den noem maar op, het ligt er... in het stikke donker... (er is geen verlichting op zolder) met een super smal paadje tussen alles door.

Met behulp van Wim, die precies weet waar alles ligt, en het licht van een zaklantaarn vinden we het motorblok en met vereende krachten demonteren we de waterpomp. Ik zie eigenlijk meteen al dat die er anders uitziet dan die van mijn auto....

Weer beneden aan gekomen vergelijken we de waterpompen met elkaar en blijkt inderdaad dat ze verschillend zijn. Wim zegt dat we een en ander vrij makkelijk aan kunnen passen en geeft ons de pomp mee. Op de terugweg rijden we nog naar Herman om daar de vierkante moeren op te halen en natuurlijk meteen al zijn auto's te bewonderen, ondanks dat er op zijn garage deur "men only" staat mag ik toch naar binnen!

Wat een andere garage dan die van Wim, hier is alles keurig geordend en ligt alles in vakjes en bakjes, het is er brandschoon en alle auto's staan te glimmen. Hans vindt nog andere schroeven en kleine onderdelen die we ook mee krijgen. Herman kijkt nog even mee naar de verschillen tussen oude en nieuwe waterpomp en uit zijn twijfel over het pas maken.

Eenmaal thuis hebben wij ook onze twijfel en ik besluit de volgende dag Hans Noordhoek nog eens te bellen en treft hem nu wel thuis. Hij bevestigt onze twijfel en vertelt dat hij nog twee passende pompen heeft liggen, waarvan wij er één mogen hebben.

Dus stappen we weer samen in de auto en rijden naar Prinsenbeek, waar we door Hans zeer hartelijk worden ontvangen met koffie, latte macchiato en heerlijke macarons erbij! Daarna bekijken we hun prachtige huis en tuin, en verdwijnen in de garage, die zeer efficiënt ingericht blijkt te zijn met een zeer praktische bovenverdieping met ruimte voor heel veel onderdelen.

Hans heeft twee waterpompen liggen; één redelijk mooie om te zien en één behoorlijk slecht uitzierend, verroest ding... oei.... de goede pomp wil hij zelf houden dus wij moeten genoeg nemen met de verroeste..... En die moet ook nog gereviseerd worden. Dat moet met een speciaal revisie setje wat Anton Brouwers nog op voorraad heeft.....

Dus rijden we nog even naar Helmond om daar even bij te praten onder het genot van heerlijke broodjes van Ellie en het revisie setje op te halen.

Anton en Hans verdwijnen naar de garage van Anton (die van alle gemakken is voorzien, met brug en alle denkbare gereedschappen wat je maar nodig zou kunnen hebben) en blijven uren weg....

Ze willen proberen de as uit de pomp te persen, als dat fout gaat is alles voor niks geweest. Als ze terug komen kijkt Anton zeer bedenkelijk en zegt dat het niet gelukt is, de moed zakt mij in de schoenen, wat nu?

Dan begint hij te lachen tuurlijk is het gelukt!

Met alle onderdelen rijden we naar huis en bedenken onderweg hoe we nu het beste aan het werk kunnen gaan. We besluiten Erik Jan de zoon van Hans te vragen om te helpen, hij is natuurlijk ook autogek en kan geweldig secuur werken.

Allereerst moeten de grill en de radiator verwijderd worden. Op zich al een klus die een hele dag duurt, alle schroeven van de grill zaten vast en moesten op verschillende ingenieuze manieren verwijderd worden en vervangen door de vierkante moeren van Herman Schipper. Erik Jan had het pomphuis meegenomen en kwam er twee dagen later mee terug; de pomp zag er weer als nieuw uit. Hoe hij dat precies gedaan heeft weet ik niet, maar er was geen roest meer te zien en het huis was van binnen helemaal schoon en glad en van buiten weer prachtig zwart!

De nieuwe as paste prima en het schoepenrad ook, kortom we hebben een prachtige nieuwe pomp klaar liggen om te monteren.

Omdat de grill er nu toch af is besluiten we op advies van Hans Noordhoek meteen een elektrische fan (die stond toch al op het verlanglijstje...) voor de radiator te monteren. Erik Jan helpt bij alles en werkt er samen met zijn vader meerdere avonden achter elkaar. Ik help met de kleine dingetjes; aangeven van gereedschap en zorg voor de catering. Het lukt ze om alles weer helemaal goed te monteren en ook om de radiator met elektrische fan, grill en bumper er weer goed passend op te krijgen, met z'n drieën zetten we de zijpanelen er weer op, en na het nodige passen en meten zit alles weer zo perfect mogelijk in elkaar. En dan moet de koelvloeistof er nog in.

Dan komt het moment suprême en starten we de motor; alles werkt!!! Na alles nog een keer nagekeken te hebben en aangedraaid wat nog aangedraaid moest worden, lekt de auto niet meer!!! De testrit ging ook helemaal goed, dus kunnen we weer heerlijk gaan rijden.

Het lustrum is de eerste grote meerdaagse rit waar we aan meedoen en alles is helemaal goed gegaan, en ooh wat rijdt het toch lekker die mooie blauwe auto.....

NB

Grote autoclubs hebben een onderdelenmagazijn....., kleine autoclubs hebben elkaar.....!!!

Ondanks dat we half Nederland hebben doorgereden, is alles door de hulp van onze "mede"clubleden weer helemaal in orde gekomen, en kan ik weer heerlijk rijden in mijn auto!!!

Dat is pas echte club-spirit!

Met dank aan: Wim van Ginhoven, Herman Schipper, Hans Noordhoek, Anton Brouwers, Erik Jan van Tongeren en natuurlijk mijn eigen monteur: Hans van Tongeren!

FNvT-vN.



Onderstaand artikel uit het clubblad *TRaffic van de Triumph TR Club* plaatsen wij met toestemming van hoofdredacteur *Jan Wittebol*.



Remvloeistof

Door: Kees van Schuppen

HIERONDER WIL IK ENIGE UITLEG GEVEN OVER HET VERSCHIL TUSSEN DE DIVERSE REMVLOEISTOFFEN EN HUN EIGENSCHAPPEN. ALLEREERST WIL IK STELLEN DAT ER GEEN ECHT SLECHTE REMVLOEISTOFFEN ZIJN.

De minimale DOT eisen zijn als volgt
 DOT3: droog kookpunt 205 gr C.
 DOT3: nat kookpunt 140 gr C.
 DOT4: droog kookpunt 230 gr C.
 DOT4: nat kookpunt 155 gr C.
 DOT 5.1: droog kookpunt 260 gr C.
 DOT 5.1: nat kookpunt 180 gr C.

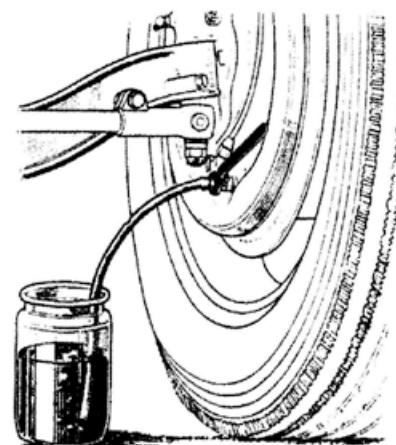
De hierboven vermelde vloeistoffen kunnen onderling gemengd worden. De DOT 5.1 moet niet worden verward met de DOT5 (silicone) remvloeistof, waarover verderop meer. DOT5.1 is een "verbeterde" DOT4 rem vloeistof met een betere viscositeit, minder verlaging van het natte kookpunt en een langere levensduur (vervangingsinterval).

Als remvloeistof gaat koken ontstaan er dampbellen en deze zijn samendrukbaar. Hierdoor kan er minder druk in het remsysteem worden opgebouwd en in het ergste geval trap je dan het rempedaal op de vloer zonder dat er geremd wordt. En dat willen we liever niet! Een

ander nadeel van vocht in het systeem is natuurlijk corrosie. Deze corrosie zal zich hoofdzakelijk voordoen in de remcilinders en de remklauwen. Het is daarom dus raadzaam om de conditie van de remvloeistof regelmatig te (laten) controleren, op het vochtgehalte. Mijn advies/mening is om bij een vocht percentage van 2% of meer de vloeistof te vervangen. Ik weet dat menigeen denkt "wij rijden zo weinig met onze klassiekers, dat valt wel mee". Maar ik verzeker je dat als je bv in de Ardennen met enkele haarspeldbochten op je rem trapt en er gebeurt weinig, dat je dan wel enigszins schrikt en meteen genezen bent. Hetzelfde geldt natuurlijk als je een kruispunt nadert en het remvermogen is gedeeltelijk weg. Iedereen denkt bij vapour-lock aan luchtbelletjes in de benzine maar het kan ook wel degelijk ook in het remsysteem voorkomen.

Nu nog iets over DOT5 Silicone vloeistof

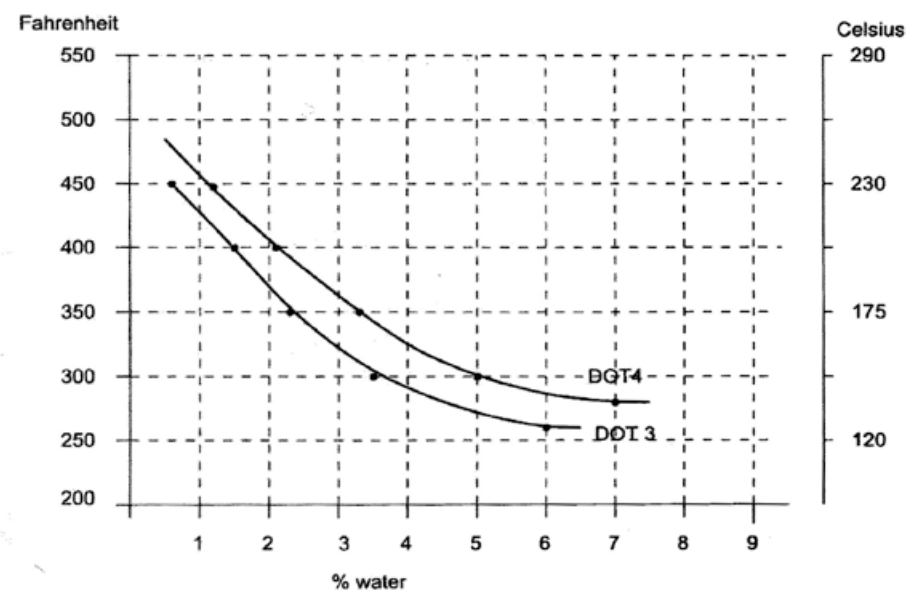
De aanduiding DOT 5 komt origineel uit Amerika en met name uit het leger. Qua kookpunt is deze vloeistof perfect, droog kookpunt 260 gr C. Nat kookpunt is echter niet meetbaar want deze vloeistof neemt geen vocht op. Dat betekent echter niet dat er geen vocht in het systeem kan komen, alleen dat het zich niet mengt met de silicone vloeistof. Dit vocht kan dus evengoed gaan koken en corrosie blijft ook een risico. Komen we bij het laagste punt waar dit vocht naar toe verdwijnt, nl de remcilinders. Advies is dus om ook bij silicone vloeistof regelmatig iets door te spoelen teneinde dit vocht te verwijderen. Complete vervanging is hier niet



De meest verkochte, DOT4, wordt vandaag de dag nog steeds in de meeste auto's gebruikt. Remvloeistof is samengesteld uit polyglycol derivaten met verschillende toevoegingen. Het is een dunne vloeistof met een laag stolpunt die druk moet kunnen verdragen van 15.000 kPa en dat bij zeer hoge temperaturen. Dat staat ongeveer gelijk aan een druk van 150 bar.

De meeste warmte van de remmen wordt afgevoerd via de remschijven en de trommels; een deel van deze warmte wordt echter opgenomen door de remvloeistof. Om dit te kunnen verdragen moeten de verschillende remvloeistoffen aan bepaalde eisen voldoen die zijn samengesteld door DOT (Dept. of Trade). Vandaar dus de 'DOT' aanduidingen bij de verschillende remvloeistoffen. Deze eisen betreffen o.a. het kookpunt van nieuw verpakte vloeistoffen en van met vocht vervuilde vloeistoffen. Standaard remvloeistoffen zijn namelijk hygroscopisch en nemen dus water op waardoor het kookpunt verlaagt.

Eigenschappen	DOT 3	DOT 4	DOT 5.1	DOT 5
Droog kookpunt	190 graden celsius	205 graden celsius	230 graden celsius	260 graden celsius
Nat kookpunt (2% water)	140 graden celsius	155 graden celsius	180 graden celsius	210 graden celsius



Grafiek relatie percentage water en temperatuur van DOT 3 en DOT 4 remvloeistof

echt nodig, het vocht mengt zich niet met de vloeistof. Echter na enige jaren is het wel aan te bevelen.

Silicone vloeistof heeft als voordeel dat het de lak van de auto niet aantast, wat bij "normale" remvloeistoffen wel het geval is. Het heeft echter ook wel enkele nadelen. Controle op vocht is niet mogelijk en het kan/mag absoluut niet worden gemengd met standaard remvloeistoffen (DOT 3 - 4 - 5.1) Tevens heeft silicone de neiging om bij flink pompen met het rempedaal (ontluchten) kleine luchtbelletjes te vormen. Dit maakt het ontluchten iets bewerklijker en het duurt wel even voordat het rempedaal "hard" is. Als er van die kleine luchtbelletjes aanwezig zijn is het pedaal "sponzig".

De beste methode voor ontluchten van het systeem is dan ook om na de eerste ontluchting de auto een dag of nacht te laten rusten en dan nogmaals te ontluchten om er zeker van te zijn dat alle lucht is verdwenen en er een "hard" rempedaal is.

Techno Tips



Overname uit AOC Bulletin

Adding a remote brake fluid reservoir to the TA-TC series of cars

A feature of the Graber cars that I like is the remote brake reservoir that allows for an easy inspection of the fluid level. To that end I have often thought about copying these cars by adding a remote reservoir to my TA21.

Keeping an eye on the fluid level is really important as a leak anywhere in the circuit will seriously degrade the braking efficiency of the car. (It's a pity we did not have the benefit of dual circuits.) As I am getting older I am less willing to bend right down in order to inspect the fluid level. Out of sight - out of mind could lead to serious consequences. Therefore my reasoning is not a design one as was the Works (which was no doubt motivated by the decision to fit disc brakes), mine is one of convenience.



It is not hard to locate modern parts on eBay that will do the job. That said the only difficult part is sourcing the "special" cap that can accept the remote reservoir connection pipe. The approach I took was to design the addition as if it was a factory upgrade and therefore in keeping with the rest of the engine bay. Chris Prince, eBay, Pirtek (automotive high pressure hose supplier) and my junk box provided the parts that I needed. Chris provided the alternative master cylinder cap and eBay provided an original NOS remote reservoir which even had the word Lockheed stamped in the cap.

Pirtek in Bayswater (Melbourne) provided the end fittings and Bundy tube; they even flared the end of the tube at the master cylinder end and silver soldered the other end to a fitting that could be screwed onto the base of the remote reservoir. {see images below} This was necessary as the outlet diameter of the remote reservoir was larger than at the master cylinder end.

The issue now was where to attach the remote reservoir. The TA-TC having removable side engine panels meant that the method used in the Graber cars could not be replicated.

I therefore chose to use the same approach as the Works did for those customers who ordered the vacuum operated windscreen washers, namely the steering column itself. I had a spare water bottle mounting bracket in the junk box and with the aid of an angle grinder modified it a little to suit its new role. Alternatively the reservoir could be mounted on the bulkhead. In my case this was not possible as I had used the space to fit a bypass oil filter. The images below give a better picture than my words.

An additional benefit of the new setup is that it should be much easier to change the brake fluid and less messy too. There is now little chance of air getting in during bleeding (especially if undertaken as a one person task) as the main reservoir should remain full.

The above two images show the modification to the old water bottle bracket. All I did was to cut the side off the bracket past the support strap. A three point fixing is



not required as the new setup is very rigid. The bracket is simply reversed and points outwards. (Because of this mounting configuration the other mounting hole in an unmodified bracket would not have aligned with the second mounting clamp on the steering column. Bolt lengths are still to be trimmed.)

Note: There is adequate clearance with the removable offside engine side panel and accelerator return spring.

Postscript

I have even considered mounting the ignition coil on the other side of the new bracket as I find that it gets very hot being mounted on the side of the motor and being out of the way of a good air flow.

Richard Wallach



Uit de oude doos ...



Land Rover and "2000".



"The merging of Alvis with Rover does not mean the absorption of the weak by the strong"

Uit de oude doos ... The Red Triangle

Pedigree partners



Alvis Saracen and "3-Litre".



by Cyril Posthumus

IF motor companies must merge—and ever-intensifying world competition certainly adds weight to the "united we stand, divided we fall" thesis—then the merger between two pedigree neighbours such as Rover and Alvis is more appropriate than some. Both marques were born in Coventry; both were founded on high ideals; both raced with success in their youth, then settled to catering for a similar quality clientele and both have considerable interests in military and cross-country vehicles.

The merging of Alvis with Rover does not mean the absorption of the weak by the strong: the wide scope of Alvis productivity is little realised outside the trade. Their interests go far beyond the manufacture of motor cars. As specialist engineers they are notably versatile; they operate one of the best hardening shops in the Midlands, treating crankshafts, gears, water impellers and many other components; they make Leonides radial aero-engines for helicopters, and overhaul these and other units, including the American Lycoming; but the bulk of their current productivity is devoted to army

vehicles—Stalwart 5-ton amphibious load-carriers. Saladin armoured cars and Saracen personnel carriers.

The very nature of this work, much of it depending on Government armament contracts, brings fluctuations in the work flow which echo in the annual balance sheets, making it desirable for Alvis to co-ordinate its efforts with another concern engaged in complementary activities. The merger now concluded with the ever-expanding Rover Company should produce notable gains, not only in economic strength but in technological know-how. They have much to teach each other, and they have mutual interests.

ROVER

Rover is the older concern by many years, beginning as cycle makers in 1877 and building their first car in 1904. When Rover began, pedalling was the new, cheap, healthy substitute for the horse, and founder John Kemp Starley built tricycles and pennyfarthings in partnership with William Sutton. The name "Rover" was first applied in 1884 to a tri-

cycle, and soon afterwards to the first "safety" bicycle, the layout of which Rover are proud to have pioneered. Starley took full control of the Company in 1888, by which time Rover had become one of the big five amongst Coventry cycle makers. In the great cycling boom of the '90s, Rover were pre-eminent, and in 1896 Starley was able to sell the business for £150,000, when it became the Rover Cycle Co. Ltd., installed in a fine new works in Queen Victoria Road, Coventry, with J. K. Starley as Managing Director.

By the turn of the century the internal combustion engine had thrust its noisy, smelly but magical way to the forefront, and while Rover bicycles continued to win tremendous honours in racing and touring for the next 10 years, the firm also turned their mind to the new motoring movement. A motorcycle in 1902 was a logical beginning, but the first Rover car came in 1904. This was an 8 h.p. quality light car designed by Edmund Lewis, novel for its aluminium backbone frame enclosing the clutch, gearbox and propeller shaft, its single-cylinder water-cooled engine with ball-bearing crankshaft,

automatic carburetter, auxiliary brake worked by engine compression, and "reel" throttle and ignition control set in the steering wheel rim. It sold for £200, but was soon supplemented by a 6 h.p. model with more orthodox frame costing 100 gns.—a price which brought a rush of orders.

Four-cylinder models followed, and in 1907 two standard £400 four-seater 20 h.p. Rovers, featuring the automatic carburetter and engine braking device, were entered for the Tourist Trophy race in the Isle of Man. What was more, one of them, driven by Ernest Curtis, chief of Rover's fitting shop, won the race outright, while the other car was still running at the finish. At a time when racing successes carried great weight, this was a notable filip for the marque, which in 1908 became the Rover Company Ltd., as it is today, and turned out large numbers of Rover cycles, motorcycles and cars in all of which quality of construction was a strong point. So it has been ever since, even in the early '20s when Rover "went small" again with the famous 8 h.p. flat twin, which won thousands of friends during its 1920-25 production span.

Quicker by road

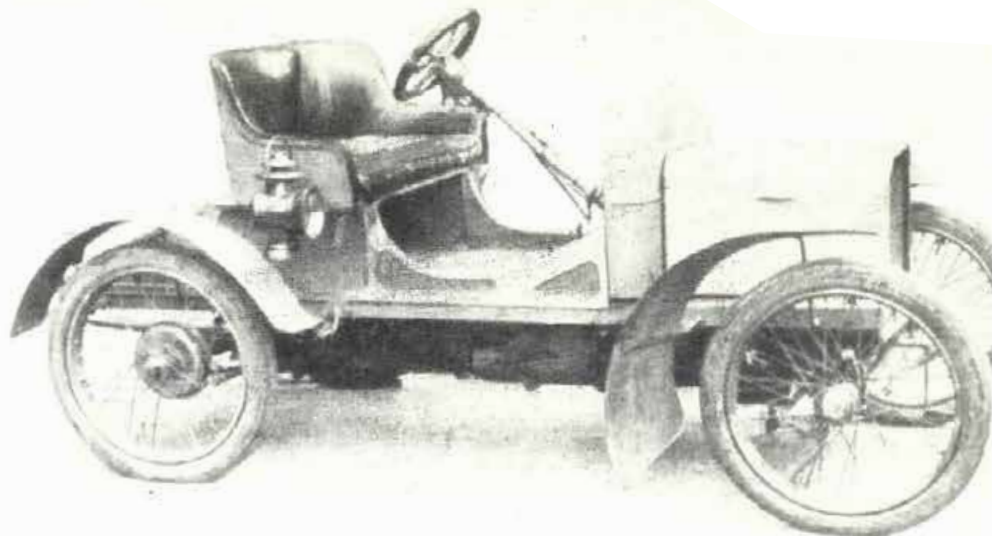
Other notable models? There was the extremely durable 14/45 which was awarded the Dewar Trophy by the R.A.C. after 50 consecutive ascents of the Bwlch-y-Groes mountain pass in 1925, and the so-called Rover "Blue Train", the Light Six model which was driven by Dudley Noble and F. Bennett to beat the time of the famous French express between St. Raphael and Calais by 20 minutes in January 1930. This car carried a rakish looking close-coupled Weymann fabric body and cycle type wings.

The big depression of 1931 hit Rover badly, the Meteor works in Coventry were sold, and the Company was reorganized in its Helen Street, Coventry and Tyseley factories, producing the Ten, Twelve, Fourteen and Speed Twenty—good solid dependable cars all, after which the Company never looked back. The war diverted their efforts to aero engines, tank engines, aircraft parts and jet propulsion units, from which they emerged with a rich fund of new technical knowledge. Their Coventry works were badly bombed, so Rover moved lock, stock and barrel to a shadow factory at Solihull.

They are still there today, though they've come a long way since 1945. The slogan "One of Britain's fine cars" has been rigidly adhered to, upheld by such models as the Twelve and Fourteen, the i.o.e. P3s, the indefatigable "go-anywhere" Land Rover, the 105R and S, the current 3-litre (introduced in 1958) and the 2000.

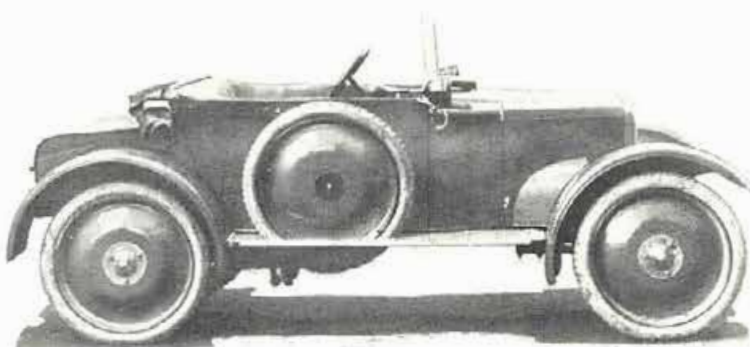
Outside of production work, there are Rover's all-important gas turbine developments. They built the world's first gas turbine propelled car in 1950, an enterprise which won them the Dewar Trophy again; in 1956 the handsome T3 saloon with four-wheel drive, de Dion rear axle and glass fibre body was shown at Earls Court; in 1961 the front drive T4 saloon with heat exchanger and fully independent springing appeared, and

Continued on the next page



First born: Rover's first car, (above) the single-cylinder 8 h.p. of 1904, was unusual for its backbone frame, ball-bearing crankshaft and engine-assisted auxiliary brake.

Famous Eight: The 1920-25 8 h.p. flat-twin Rover (below) two-seater was rugged, reliable, and won many friends.



"Blue Train": The Rover Light Six sportsman's saloon (above) had cycle wings and no running boards; it beat the famous French express from St. Raphael to Calais by 20 minutes in 1930.

Family line: Rover 2000 owners will see that model's shape in the T4 gas turbine car of 1961; it has front-wheel drive, all-independent suspension and disc brakes.



Pedigree partners

Continued

in 1963 the Rover-B.R.M. made history by winning the A.C. de l'Ouest's award for the first gas turbine car to finish in the Le Mans 24-hour race.

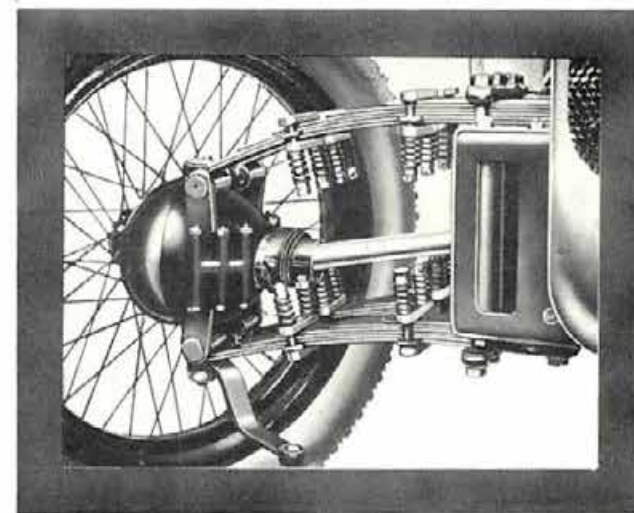
ALVIS

Alvis was born in 1919 when T. G. John, formerly chief engineer with the Siddeley-Deasy Company, acquired the Coventry firm of Holley Bros. with whom he had worked. Holleys made carburetters (any connection with the modern Holley carburetter concern of U.S.A.?), marine and automobile engines, but John's avowed purpose was to build a motorcar "which while small in size and powered by an engine of only 12 h.p. rating, should be equal or superior to anything then available"—a big aim in 1919, when many ambitious projects were afoot.

G. P. H. de Fréville, a clever designer formerly with the French D.F.P. firm and maker of an aluminium piston which he called the "Alvis" joined T. G. John and their first model, the 10/30 Alvis, appeared in 1920. A 1½-litre side-valve four, it was extremely well made, and gained Alvis an early reputation for reliability and good performance, furthered by the 1.6-litre of 1922. Capt. Smith-Clarke joined the firm that year and began development of an o.h.v. four-cylinder model which appeared in 1923 as the 12/50, a fine rugged car with a flexibility and lively performance lifting it right out of the ruck.

Like Rover, Alvis gained only one major race victory during their career, but that one did the young Coventry marque a lot of good. The event was the 1923 200-mile race at Brooklands, when Alvis sales manager C. M. Harvey in a modified 68x103 mm., 12/50 with track body won at 93.29 m.p.h.

The standard 12/50 in attractive open two-seater (duck's back) and four-seater forms (frequently encountered today in vintage events, such is their longevity) further built up the Alvis reputation, until in 1925 Smith-Clarke yielded to the lure of front-wheel-drive. Beginning with a highly exciting hill-climb special and an abortive straight-eight supercharged Grand Prix Alvis of exciting concept, the firm then augmented their orthodox 12/50 range with an attractive front drive sports car with optional supercharging and independent front suspension in 1928. This was not a commercial success, but Alvis learned much from their experi-



Duck's back: One of Alvis's most famous sports models (above), the 12/50 with aluminium open two-seater body and upturned tail. A racing version won the 1923 200 Miles Race.

Spring song: Independent suspension and front wheel drive by Alvis, back in 1928. It employed four quarter-elliptic leaf springs with parallel link action.

ments, incidentally drawing up a transverse-engined front drive design in 1928-29, anticipating the Mini Minor layout.

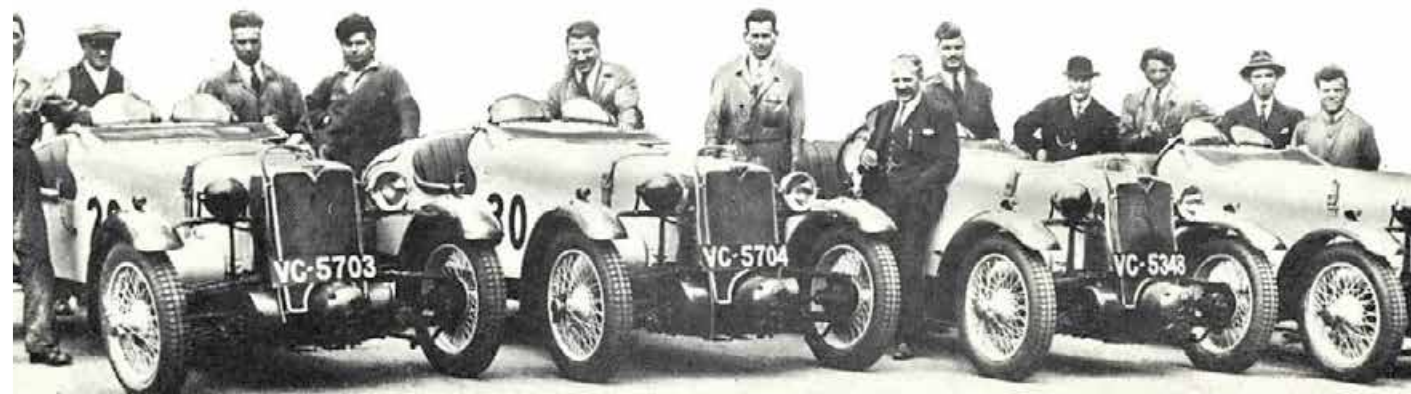
The f.w.d. cars were dropped after 1930 and the faithful 12/50 was resuscitated in 12/60 form. Another model was the six-cylinder Silver Eagle, one of which broke Dudley Noble's "Blue Train" record a month after he had established it; 1932 brought another new Alvis, the six-cylinder 2½ litre Speed Twenty, and 12 months later this was given independent front suspension.

More new models followed: the Crested Eagle, the Firefly, the Speed 25, until in 1937, with the war clouds looming, Alvis took an interest in armaments, arranging to build the French Gnome Rhone radial aircraft engine under licence, and the Alvis-Straussler four-wheel-drive scout car. Since the war Alvis have retained strong military and aircraft connections, to the extent that the current car model, the well-engineered but conservative six-cylinder 3-litre, is but a small part of their output, only five or six being produced per day.

In 1944 Alvis's founder, T. G. John, retired, being succeeded by John J. Parkes (father of racing driver Mike Parkes) as chairman and managing director, while Capt. Smith-Clarke retired in 1950. Two years later, Alec Issigonis joined Alvis for a 3½-year spell, designing a 3½-litre V-8 with novel transmission and Moulton suspension. This car only reached prototype form owing to production and economic problems.

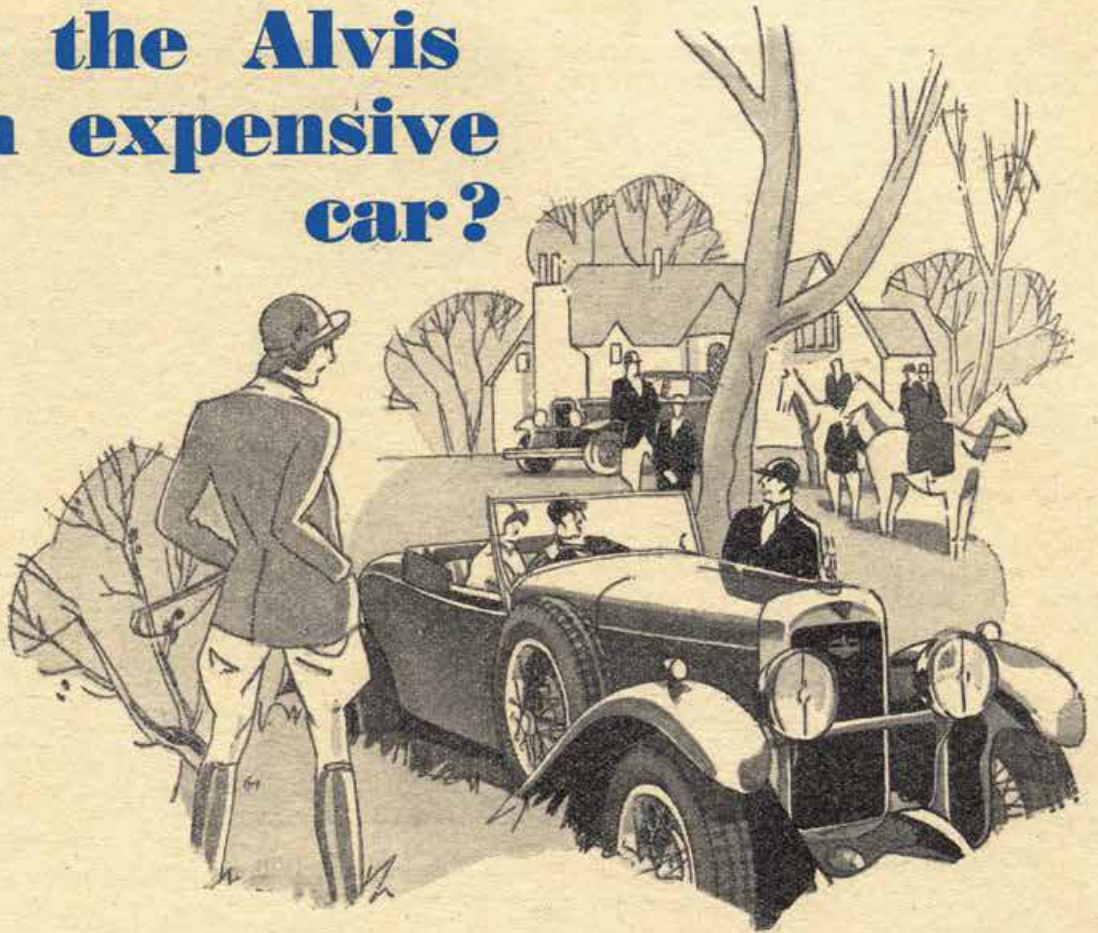
With Rover strength and enterprise to fortify their own, future prospects are intriguing. The revered name of Alvis will not be allowed to disappear—quoting from Rover's manifesto to its shareholders: "It is hoped that it will be practicable to expand the sales of motor cars under the Alvis name with the assistance of the facilities which your Company has at its disposal..."

Blown front-drives: The Alvis team lined up for the 1928 Ulster T.T. in which one missed victory by 13 secs; they had 1½-litre four-cylinder o.h.c. supercharged engines and all-independent suspension.



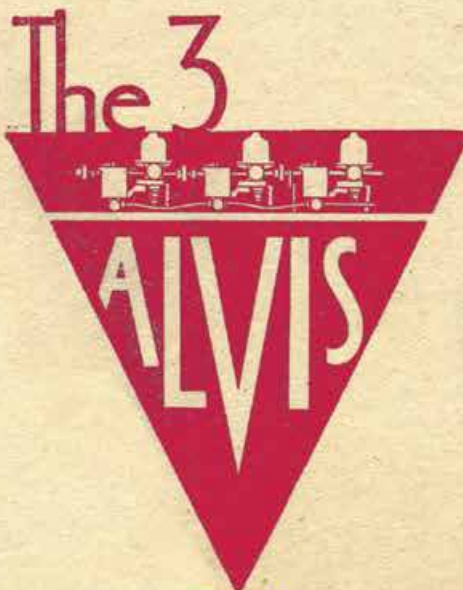
February 4, 1930.

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 Gr. 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 20671

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.