

TRIANGEL

Power with beauty,



Speed with grace

OKTOBER 2017 **110**

INTERNATIONAL ALVIS DAY 2017

EAGLE RALLY IN HET GROENE HART

VIA IBERICA '17

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, geen harde returns
(omhalen) alleen bij nieuwe alinea.
Foto's: kleine selectie met foto-bijchrift.
Bewaar als .jpg file, grootte 300 dpi,
(± 2600 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: Editoo
**Inleveren kopij en foto's voor de
volgende Triangel no. 111**
Uiterlijk 15 november 2017

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

3 **Chairman's Column - NL**

4 **Chairman's Column - DE**

5 **Van de redactie Evenementenkalender**

6 **Alvis Coachbuilders 3 Metalcraft**

door Jan Maarten ten Bos



8 **Peelhazen en paahazen**

verslag Hare Drive - door Cecile en John Gilbert

10 **International Alvis Day 2017**

verslag door
Lutz Burchard



13 **Even voorstellen - Wim Vegter**

14 **Eagle Rally in het groene hart**

door Simon van Oostveen



16 **Een vreemde vis in de Alvis vijver...**

verslag van Menno
von Brucken Fock



18 **Nieuwe aanwinst**

Philip de Haseth Möller vertelt over zijn TA21 dhc

20 **Via Iberica 2017**

een verslag van Tom Gatsonides

22 **Uit de oude doos ...**

from the Speed 20 to the 4.3

26 **Crossing Borders 10**

door Jörn Hackländer



30 **Beaulieu, so what**

door Rob van Tuijl

Voorplaat: Tom en Rosalie Gatsonides
met 4.3 Special in de bocht tijdens
de Via Iberica Tour



Chairman's Column



Een mooie zomer om samen te werken met nieuwe leden!

Wat een rare titel voor een Column zullen jullie denken. Inderdaad, het is een beetje cryptisch en enige uitleg is geboden. De titel van mijn column verwijst naar drie onderwerpen in de tekst. Het weer, dat ons tot en met de Eagle Rally geweldig heeft geholpen de evenementen tot een succes te maken. Een vraag van de Riley Club om eens te bezien of er gezamenlijk 'iets' te organiseren is. En Alvis-bezitters die zich aanmelden en lid worden van de AOCN.

Zo, de zomer zit er weer op, ik hoop dat jullie genoten hebben van het mooie weer. Ik kan mij in elk geval niet beklagen. Wanneer we de evenementen van de AOCN in ogenschouw nemen zijn wij we bij de Hare Drive, Fire Flight en Eagle Rally niets aan zon te kort gekomen. In april, de Hare Drive, hebben wij de Peel bezocht onder een strak blauwe hemel. Ook de Fire Flight, het Jubileumweekend in Tecklenburg, werd op zaterdag en zondag gevierd met veel zon. De deelnemers aan de Eagle Rally, met o.a. een bezoek aan Kasteel de Haar, hebben ook bijna de hele dag de zon gezien. Ook Joran en Agnes hebben er voor gezorgd dat wij op zondag tijdens de Indian Run het Drentse land in de zon hebben mogen bewonderen. Crossing Borders, geen AOCN evenement maar wel door AOCN leden georganiseerd en met veel AOCN leden als deelnemer, mocht zich verheugen op 4 zonnige dagen. **Je krijgt wat je verdient zullen we maar zeggen!**

Kort voor de Eagle Rally werd ik benaderd door de secretaris van de Riley Club, Menno von Brucken Fock. Ik zal zijn motief om met de AOCN contact op te nemen kort schetsen. De Riley Club, een club met ± 80 leden, wilde eens polsen of er belangstelling was in één of andere vorm van samenwerking. Die samenwerking kan variëren: het openstellen van één of twee ritjes per jaar voor leden van 'de andere club', het organiseren van gemeenschappelijke ritten, samen aanwezig zijn op stands bij grote evenementen etc... Na kort overleg met de andere bestuursleden is besloten het bestuur van de Riley Club uit te nodigen voor de Eagle Rally. Twee leden van het bestuur hebben ons vergezeld tijdens onze rit door het Groene Hart. Een verslag van de secretaris van de Riley Club met betrekking tot zijn deelname aan de Eagle Rally wordt in deze Triangel gepubliceerd.

Wat ledenaanwas betreft mag de AOCN niet mopperen. Met de contacten die wij hebben lukt het steeds weer Alvis-bezitters enthousiast te maken voor en lid te maken van de AOCN. Sinds juni dit jaar werden er vijf nieuwe leden geregistreerd.

Rest ons dit jaar nog de High Tea georganiseerd door Roel en Nel Bijl in de omgeving van Breda, de uitnodiging volgt binnenkort. Wie weet tref ik jullie daar.

Met vriendelijke groet van jullie Voorzitter,

Anton Brouwers



Chairman's Column



Ein schöner Sommer für Zusammenarbeit und neuen Mitgliedern!

Was für ein seltsamer Titel für eine Kolumne, denkt Ihr vielleicht. Tatsächlich ist die Überschrift ein bisschen kryptisch und bedarf einer Erklärung. Der Titel meiner Kolumne bezieht sich auf drei Themen: 1. Das Wetter, 2. Eine Anfrage des Riley-Clubs nach einer möglichen Zusammenarbeit mit dem AOCN und 3. Alvis Besitzer, die neue Mitglieder in AOCN geworden sind oder werden möchten.

Das Wetter hat uns sehr geholfen, alle Events zu Erfolgen zu machen. Den Sommer haben wir wieder hinter uns gelassen. Ich hoffe, dass Ihr das schöne Wetter genießen konntet. Ich kann mich jedenfalls nicht beklagen. Bei den bisherigen AOCN-Events wie Hare Drive, Fire Flight und Eagle Rally sind wir von der Sonne gut bedient worden. Beim Hare Drive im April besuchten wir unter blauem Himmel das Naturschutzgebiet, 'de Peel'; Fire Flight und Jubiläumswochenende in Tecklenburg wurden samstags und sonntags mit viel Sonne gefeiert. Auch die Teilnehmer der Eagle Rally, die eine Führung im Schloss 'de Haar' hatten, haben die Sonne fast den ganzen Tag gesehen. Und Joran und Agnes haben uns während der Indian Run das Drentse land in der Sonne genießen lassen. Crossing Borders, obwohl kein AOCN-Event, aber organisiert von AOCN- Mitgliedern und ebenfalls besucht von vielen AOCN-Mitgliedern, konnte sich über 4 sonnige Tage freuen. **Man bekommt, was man verdient !**

Kurz vor der Eagle Rally wurde ich von dem Sekretär des Riley Clubs, Menno von Brucken Fock angesprochen. Ich informiere kurz über sein Motiv, den AOCN zu kontaktieren. Der Riley-Club, mit ca. 80 Mitgliedern, wollte sich über unser Interesse an möglichen Formen von Zusammenarbeit informieren. Diese 'Kooperation' könnte verschiedentlich aussehen: Einladungen zu ein oder zwei Fahrten pro Jahr für Mitglieder des jeweils anderen Clubs. Organisieren gemeinsamer Ausfahrten, Gemeinsame Präsentation bei Großveranstaltungen etc. Nach einer kurzen Konsultation der anderen Vorstandsmitglieder des AOCN entschied der Vorstand, den Vorstand des Riley Clubs zur Eagle Rally einzuladen. Zwei Mitglieder deren Vorstands begleiteten uns während unserer Reise durch das 'Grüne Herz'. Darüber erschien ein Bericht des Riley-Club-Sekretärs im aktuellen Triangel.

Wir können uns nicht beklagen was neue Mitglieder betrifft. Mit unseren derzeitigen Kontakten gelingt es immer wieder, ALVIS-Besitzer für den AOCN zu begeistern und zu einem Beitritt zu bewegen. Seit Juni diesen Jahres wurden wieder 5 neue Mitglieder aufgenommen.

In diesem Jahr gibt es natürlich noch unseren High Tea, in der Nähe von Breda und organisiert von Roel und Nel Bijl. Eine Einladung wird in Kürze gesendet. Vielleicht treffe ich Euch dort! Es würde mich freuen.

Mit freundlichen Grüßen,

jullie Voorzitter Anton Brouwers

Met dank aan Manfred Fleischmann voor het controleren en corrigeren van mijn vertaling.



Van de redactie



Mijn eerste 100 dagen als redacteur zitten erop en ben er ondanks een paar kleine foutjes (hoofdlettertje Tom?) en (iets te snel opgeborgen John?) gezien het commentaar en wat opmerkingen best goed doorheen gekomen. Het is veel werk, kost veel tijd, maar leuk en leerzaam om te doen. Wij als redactie (Paul en ik) hebben weer met veel plezier aan deze uitgave gewerkt, dankzij de medewerking van diverse leden. Klim ook eens in de pen, wie weet tot welke verrassende artikelen het gaat leiden. Alleen met uw inbreng is een mooi en gevarieerd blad gegarandeerd. Het antwoord op de vraag, waarom er zoveel verslagen van "Ritten" staan in de Triangel, is, dat het de leden verbindt en ze er graag over willen schrijven.

Ook veel dank aan Ine Stijns, Manfred, Anton en John Gilbert onze vaste vertalers.... Dit keer verslagen van de Hare Drive door Cecile, van de Eagle Rally door Simon, Crossing Borders door Jörn en de INTERNATIONAL ALVIS Day door Lutz, ook de aankoop van een Alvis, voorstellen van een nieuw lid, Jan Maarten's rubriek Coachbuilders, uit de Oude Doos, verslag van Iberia van Tom met mooie foto's van Wico Mulder en andere lezenswaardigheden.

Veel leesplezier
Hans

Evenementenkalender		
Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
AOCN evenementen:		
High Tea - AOCN	19 november 2017	In de buurt van Breda, lokatie volgt! Roel en Nel Bijl
Overige evenementen:		
22e Oldtimer & Classicbeurs LEEK	13/14/15 oktober 2017	Sporthal De Schelp - Leek
Flowerdome Internationale Oldtimerbeurs	25/26 november 2017	Eelde - ruim 20.000 m ² beursvloer. Honderden oude auto's, motoren, tractoren en (brom)fietsen. Vele stands met onderdelen
Interclassics Brussel	17/18/19 november 2017	INTERCLASSICS BRUSSELS 2017 Brussels Expo Paleis
Interclassics Maastricht	11/12/13/14 januari 2018	INTERCLASSICS MAASTRICHT 11 / 12 / 13 / 14 JANUARY 2018

Alvis Coachbuilders - deel 3

door Jan Maarten ten Bos

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

Deel 3 uit de serie betreft:

A.P. Metalcraft - uit Coventry

A.P. staat voor de namen van twee heren Austin en Perks die in 1938 ontslag namen bij de Riley-autofabriek om een eigen bedrijf te beginnen. Zij kochten in dat zelfde jaar de oude gebouwen van Cross en Ellis om carrosserieën voor derden te gaan maken. (Cross en Ellis moesten na 20 jaar de poorten sluiten).

Helaas brak al snel de oorlog uit en werden ze gedwongen over te schakelen om onderdelen voor de Royal Airforce te gaan maken.

Na deze periode kregen ze een mooie opdracht voor het maken van 200 bodies voor de Lea-Francis Woody Estates.

Rond deze tijd was Alvis bezig met het plan om met een roadster op de markt te komen. Nu wil het toeval dat de Belgische firma F.J.Bidée op het chassis van TA14's bijzondere sportwagens had gebouwd met een zeer gestroomlijnde carrosserie. Om deze auto's nog aerodynamischer te maken waren de koplampen achter de grille geplaatst. Tevens kon de voorruit worden neer geklapt.

In 1947 bezocht de directie van Alvis de Autosalon van Brussel en zij waren onder de indruk van de daar tentoon gestelde Bidée-Alvis.

Terug in Engeland werd een prototype gemaakt en in 1948



in Earls Court geshowd. De auto werd goed ontvangen en een contract voor 100 stuks ging naar A.P.Metalcraft. Dit werd dus de TB14 Sports Tourer, door sommigen verguist vanwege zijn walvisachtige grille maar het bijzondere aan deze auto was het metalen opbergvak achter het zitgedeelte waar de linnen kap in kon verdwijnen voor nog meer stroomlijn. Legendarisch ook het cocktail-cabinet in het portier!

Vanwege afwijkende voorschriften in het buitenland moesten de koplampen toch weer op de traditionele manier in de spatborden worden geplaatst.

Pech voor Alvis was dat Jaguar in dat zelfde jaar uitkwam met de XK 120 die ook nog voor een lagere prijs werd aangeboden!

Een echt succes is de TB14 dan ook niet geworden hoewel binnen één jaar alle 100 stuks werden verkocht. Schijnbaar



Links de TB 14, voorheen van Melle Visser, na zijn overlijden verkocht naar Engeland, rechts de TB 21 van Paul van der Velde. Foto bij Highclere Castle (Downton Abbey).



Tweemaal TB14 en éénmaal TB21, Meest opvallende uiterlijke verschillen zijn de verschillende radiator grilles, de vooruit en de wielmaat (TB14 heeft 16" en de TB21 15" wielen).

Export was in de naoorlogse jaren zeer belangrijk en het is aardig om te vermelden naar welke landen de TB14 werd verscheept: Australië, Hong Kong, Thailand, India, België, Zwitserland, Zweden, Singapore, Canada, Peru, USA en zelfs naar Libanon!

Na dit kortstondig avontuur met het bouwen van koetswerken zwijgen de archieven stil. Het schijnt dat A.P.Metalcraft overschakelde naar fabricatie van bouwmaterialen, metalen meubelen en tot slot ingenieurswerk voor de metaalindustrie. In het jaar 2000 werd het faillissement over de firma uitgesproken en hield daarmee op te bestaan.

De prachtige witte TB 14 van Guido Hauptmann compleet met cocktail cabinet!

bestaan er nu nog 50 exemplaren die door hun eigenaren worden gekoesterd.

Van een tweede serie van 100 stuks kwam het niet omdat Alvis met een nieuw chassis uitkwam voor de 3 Liter series en het oude chassis niet meer werd geleverd.

In 1950 werd dit model nog op het nieuwe chassis van de TA21 uitgebracht, nu met de traditionele grille maar verder dan 31 stuks is de productie van de TB21 nooit gekomen. Dat is jammer want de auto's waren van hoge kwaliteit maar zeer arbeidsintensief om te maken en daardoor te duur (ongeveer 50% duurder als de Jaguar).

Van deze 31 stuks moeten er nog 25 bestaan waarvan één in Nederland in bezit van Paul van der Velde.

Rijk zullen de heren van A.P.Metalcraft dan ook niet van de orders van Alvis zijn geworden!





Paardenkracht



Nog meer paardenkracht

door Cecile en John Gilbert

Peelhazen en paashazen Hare Drive, 9 april 2017

Na onze verhuizing van Gelderland naar Zuid Limburg, werd voor bezoek aan familie en vrienden de Peel elke keer tweemaal doorkruist, een Alvis-rit in de Peel was derhalve voor ons een nostalgische ervaring. Tevens - na een afwezigheid van twee jaar (tenminste wat clubactiviteiten betreft) - een uitstekende gelegenheid om oude bekenden weer te ontmoeten, en ook nieuwe leden te leren kennen.

De kennismaking met nieuwe leden begon zelfs op zaterdagmiddag, 8 april, een dag vóór de Hare Drive, bij een toevallig bezoek aan de supermarkt in Bunde, zoals bekend niet echt een wereldstad. Maar wat blijkt? Bij terugkomst uit de supermarkt trof John een dame die de Alvis TD 21 stond te bewonderen, een niet alledaagse gebeurtenis. Deze attente dame bleek niemand minder dan Ine Stijns, die op bezoek was geweest bij het graf van de ouders van Jean, die - in tegenstelling tot ons - zich een echte Bundenaar mag noemen! Zo klein kan de (Alvis) wereld zijn.

Gesterkt door deze toevallige ontmoeting togen wij de

Smokkelaarsklomp



volgende ochtend over de A2 richting De Collse Hoeve in Nuenen, startpunt van een rit die door onze onvolprezen voorzitter was uitgezet. Maar eerst werd genoten van een lekker kopje koffie, met gebak, en van een gezellig onderonsje van de 25 deelnemers.

Anton had van te voren contact gezocht met de weergoden, want het was de eerste 'warme' dag van 2017. Ja, want zelfs in De Bilt was het meer dan 20 graden, en dus mochten we ook in Brabant en Limburg met de kap open rijden in een zonovergoten en mooie omgeving.

De 12 auto's gaven een goed beeld van de Alvis geschiedenis, van de jaren '30 tot '60, hardtops en dropheads, voor iedere Alvis-liefhebber wat wils.

Onder het sonore gebrom van 3-liter motoren vertrok het gezelschap om 11.15 u richting de rand van het Nationaal Park De Grote Peel, bij het informatiecentrum werd kennis genomen van de flora en fauna in de peel. In de dagen dat John in Maastricht nog actief was in de hockeysport werden de tegenstanders uit dit stukje Brabant/Limburg stelselmatig als 'peelhazen' aangeduid, maar bij het centrum waren hiervan geen foto's te vinden.

De rit voerde verder over schitterende nauwe wegen, die op (elektro)fietsers na best verkeersluw waren. Dit zorgde voor een schitterende, relaxte kennismaking met de natuur

in dit gebied: de combinatie van hei, bos, bloesem en vennen was schilderachtig. Volgende stop was de Dorpsherberg in Ospel, waar de lunch - ondanks de zomerse temperaturen - toch binnen werd genuttigd. Na de lunch werd koers gezet naar Nederweert-Eind. Hier werd het Limburgs Openluchtmuseum 'Het Eynderhof' bezocht. Kleiner dan het Openluchtmuseum in Arnhem uiteraard, maar vergelijkbaar qua opzet en veel minder druk. Gebouwen en tentoonstellingen die een goed beeld geven van het Limburgse erfgoed, van wegkapelletjes tot stroofabrieken toe. Er waren vele vrijwilligers aanwezig die de tentoonstellingen verrijkten met aardige anekdotes, onder meer over de smokkelaarsklomp



Coupe of coupé?



Alvisje? Simon door de bocht...



Links de prachtige Speed van Jean en Ine Stijns



(zie foto). De versiering van het museum stond reeds in het teken van Pasen, de paashazen pasten goed bij het thema Hare Drive.

Wat later dan gepland passeerde het gezelschap weer de grens (tussen Limburg en Brabant wel te verstaan), op zoek naar het lekkerste ambachtelijk ijs van de hele provincie, en wel bij Hove Willem III (niet te verwarren met Willem II uit Tilburg). Daar hing men met de benen uit, maar ons Alvis-groepje had snel en strategisch een aantal tafels op het terras overmeesterd. Daar was het lekker toeven onder genot van coupes en wafels en sorbets. Met enig tegenzin en onder tactische aansporing van de

reisleader werd het ijs terras verlaten, werden de motoren weer in beweging gebracht en vertrok het bonte gezelschap Brits erfgoed uit Helenaveen onder goedkeurende blikken van honderden ijsliefhebbers. Het leek alsof hun ijsjes nog lekkerder smaakten.

En zo kwamen we weer terecht in Nuenen, bij de Collse Hoeve, waar afgesloten werd met een borrel, een korte toespraak van de voorzitter/reisleader, een dankwoord en - voor sommigen - een lekker dinertje.

We mogen terugblikken op een zonnige en geslaagde Hare Drive!

Cecile en John,

mede namens de overige deelnemers:
Anton & Ellie Brouwers
Hans & Ingeborg van der Meijden
Rob & Yvonne van Tuijl
Hans & Frederike van Tongeren
Lutz & Christine Burchard
Simon & Marijke van Oostveen
Hans & Yvonne Noordhoek
Roel & Nel Bijl
Bert & Mariolijne Kramer
Joran & Agnes van Nimwegen
Jean & Ine Stijns
Jan Maarten ten Bos



Kapje open

International Alvis Day 2017

Crewe & Gawsworth, 16-18 juni 2017

door Lutz Burchard

Na een afwezigheid van 5 jaar hebben wij besloten weer eens deel te nemen aan de IAD in Engeland. We wilden deze reis combineren met een vakantie in het Lake District en een bezoek aan vrienden. Dus, de veerboot naar Hull genomen en, na een prettige zeereis, dwars door Noord Engeland naar Crew Hall gereden. De reis verliep voorspoedig en op vrijdag in de namiddag arriveerden we in ons hotel.

Crew Hall, vroeger een respectabel landgoed, is nu een zeer goed hotel. De AOC deelnemers waren in een nieuwbouw gehuisvest. 's Avonds stond er een buffet voor ons klaar, uitzonderlijk wijze was het eten goed! Op zaterdag hebben we deelgenomen aan de LONGSTONE TOUR, die elk jaar wordt georganiseerd en die ons de omgeving van Crewe deed verkennen, met onder andere bezoeken aan diverse kastelen en abdijen in Shropshire. Andere deelnemers hadden gekozen voor een reis per touringcar naar CHESTER, een bekende historische stad. Er waren ook veel deelnemers die pas op zaterdag arriveerden. Zoals elke jaar moesten de deelnemers op tijd weer in het hotel zijn zodat de dames genoeg tijd hadden om zich mooi te maken voor de gala-avond. Dit jaar had men voor het gala iets bijzonders in petto, het motto van de avond was: UPSTAIRS DOWNTON ABBEY van alle deelnemers aan het galadiner werd verwacht dat ze zich overeenkomstig het motto zouden kleden.

Nach einer fünfjährigen Pause hatten wir uns entschlossen, einmal wieder zum IAD nach England zu fahren. Aber wir wollten diese Reise mit einem Urlaub im Lake District und Besuchen bei Freunden verbinden. Also, rauf auf die Ferry, eine gute Überfahrt nach Hull und quer durch Nord-England nach Crewe Hall – alles lief perfekt und so kamen wir Freitagnachmittag im Hotel an.

Crew Hall war früher wohl ein bedeutender Landsitz, ist jetzt ein sehr gutes Hotel – die AOC Teilnehmer waren in einem modernen Anbau untergebracht. Abends gab es ein Buffet-Dinner, ausnahmsweise war es gut! Am Samstag nahmen wir an der LONGSTONE TOUR teil, die jedes Jahr organisiert wird und uns in die weitere Umgebung von Crewe führte mit Besichtigungen diverser Castles und Abbeys in Shropshire. Andere Gruppen fuhren per Bus nach CHESTER, einer bedeutenden, historischen Stadt – aber es gab auch eine Menge Neuankömmlinge, die sich erst am Samstag einfanden. Wie in jedem Jahr, putzten sich die Damen für den großen Festabend heraus – daher mussten alle Touren früh im Hotel sein. Dieses Jahr hatte man sich etwas besonderes ausgedacht, das Motto des Abends: UPSTAIRS DOWNTON ABBEY und alle Teilnehmer des Gala Dinners sollten sich entsprechend kleiden. Das ist uns in der Tat gut gelungen, man muss sagen, dass die Teilnehmer des

Het is ons gelukt om met gepaste kledij aan het diner te verschijnen en ik moest vaststellen dat alle deelnemers zeer speciaal waren uitgedost (nou ja, bijna alle). De gebruikelijke toespraken werden gehouden waarbij David Salter, AOC Northern Section Chairman, ons informeerde over de gezondheidsproblemen van de AOC-voorzitter en Edgar Shields een lofrede hield over de AOC en de organisatoren van de IAD. Daarna ging men verder met de gebruikelijke "Bingo / Competition"...! Voor ons, bewoners van het continent, een onbegrijpelijk iets. En, wonderwel, ook vanavond was het eten uitstekend, was er voldoende personeel om de bar te bemannen zodat er geen filevorming ontstond en was de stemming over het algemeen erg goed!



Dinners alle sehr interessant gekleidet waren (naja... nicht alle...). Die üblichen Reden wurden gehalten, David Salter, AOC Northern Section Chairman, informierte über die gesundheitlichen Probleme des AOC Chairman, Edgar Shields hielt die Laudatio für den AOC und deren Organisationshelfern und dann kam das übliche "Bingo / Competition" ... für uns Continentals schwer zu folgen. Ja, man staune, auch an diesem Abend war das Essen ausgezeichnet, die Aperitivbar war gut besetzt, so dass keine all zulangen Warteschlangen entstanden und die Stimmung war allgemein sehr gut!

Am Sonntag waren ab Sonnenaufgang unsere englischen Freunde bei ihren geparkten Alvisen und

Op zondag waren onze Engelse vrienden al vanaf zonsopgang hun Alvisen aan het poetsen. Om 10.00 uur vertrokken we naar Gawsworth Hall, ongeveer 20 minuten verwijderd van Crewe. Daar werden de auto's, zoals te doen gebruikelijk, ingedeeld naar type en bouwjaar en keurig geparkeerd. Er was een aparte afdeling voor concours auto's en een voor de rijtest. Voor de rest de normale gang van zaken, verschillende handelaren/verkopers en een grote tent voor de AOC.

Van 's morgens 10.30 uur tot middag 16.00 uur waren we op het terrein aanwezig en hebben andere clubauto's bekeken. Natuurlijk moesten we wachten op de heren van de jury omdat we vonden dat onze 4.3 ltr voor het concours in aanmerking kwam. Zoals u kunt zien, stond er een Haagse 4.3 ltr (niet voor concours gemeld) naast onze 4.3 ltr. Ik moet de organisatoren een compliment maken, de plek voor de IAD was perfect gekozen. Men kon Gawsworth Hall, een historisch gebouw van 1480 en in privé bezit, bezichtigen. Er was ook een klein restaurant en op het terrein enige kraampjes waar men wat te eten of drinken kon kopen zodat je ook zonder klapstoelen en picknickmand vooruit kon.

De grote finale in de namiddag, de prijsuitreiking, was een Engels onderonsje, maar ik heb toch een beker gekregen voor de beste Concours ALVIS uit het buitenland! Ja, ik was ook de enige die uit het buitenland kwam. Conclusie: Schoonheid wordt niet altijd gewaardeerd of herkend, maar daarvoor had ik het geluk dat ik 'the only bloody foreigner' was!

Op zondagavond bij het diner namen we afscheid van de meeste deelnemers en op maandag ging ieder weer zijn eigen weg. Ja, wij wilden ook weg, maar de startmotor gaf alleen een "klak" en verder gebeurde er niets! Er werd een nieuwe accu geplaatst en de auto liet zich weer starten.

Samen met Janice en Mike Baker hebben we nog vijf dagen door het Lake district gereden (ik stopte

da wurde kräftig geputzt und um 10.00 Uhr wurde nach Gawsworth Hall abgefahren, ca 20 min. von Crewe entfernt. Dort wurden die üblichen Einteilungen der verschiedenen ALVIS Typen gemacht – wie immer alles schön in der Reihe geparkt und möglichst Alter für Alter. Eine besondere Abteilung für die concours-cars und natürlich für die driving tests. Sonst war es das gewohnte Bild, mit diversen Händlern und ein großes AOC Zelt. Ja, und dann erging man sich von morgens 10.30 Uhr bis nachmittags 16.00 Uhr im Gelände, begutachtete die diversen Clubautos, wir warteten natürlich auf die Herren Concoursrichter, da wir unseren 4.3 ltr für concours-würdig erachtet hatten. Wie Ihr seht, stand neben unserem 4.3 ltr noch ein Hagener 4.3 ltr (nicht concours angemeldet). Man muss den Organisatoren ein Kompliment machen, der Ort für den IAD war perfekt ausgesucht, man konnte Gawsworth Hall, ein privates historisches House gebaut um 1480, ausführlich besichtigen und es gab auch ein





steeds op een helling omdat de startmotor weer dienst weigerde). Ik moet bekennen dat het een prachtige omgeving is en dat het een genot was om vooral over de kleine typisch Engelse wegen op het platteland te rijden! Helaas liet ons de 4.3ltr opnieuw in de steek, weer startte onze pantserwagen niet. De AA werd te hulp geroepen en de monteur demonteerde en monteerde de startmotor en de 4.3 liep weer.

De volgende morgen "klak" en weer moest de AA voorrijden. Deze keer was het een meer ervaren monteur die ons direct naar een auto-elektricien van de oude school bracht. De startmotor werd opnieuw gewikkeld en na een dag konden we zonder startproblemen richting Boston in Lincolnshire rijden om daar vrienden te bezoeken en daarna de veerboot naar Europoort te nemen.

Een samenvatting van onze reis, het was fijn om weer contact te hebben met de Engelse AOC, jammer genoeg kampt de club met grote bestuurlijke problemen. We vinden echter niet goed dat wij, NL / D - AOCN-leden, ons zo afzijdig houden van de AOC. Het wordt tijd voor een frisse wind! De reis was fantastisch, zowel in het Lake District als in Lincolnshire, we hebben genoten en vonden ook het motto dit jaar zeer goed:

TIME WITH FRIENDS IS TIME WELL SPENT



kleines Restaurant plus kleine Essensstände auf dem Showgelände, so dass man auch ohne Klappstühle und Picknickkorb auskam.

Der große Abschluss am Nachmittag: die große Preisverteilung – naja, da war "man" natürlich unter sich, aber ich habe doch einen Becher ergattern können – als bester Concours-ALVIS aus dem Ausland wurde ich geehrt..... aber ich war auch der einzige ALVIS, der aus dem Ausland kam. Facit: Schönheit wurde nicht prämiert, aber dafür hatte ich das Glück, dass ich 'the only bloody foreigner' war '!'

Abschieds Essen der meisten Teilnehmer im Hotel und am Montag ging man auseinander. Ja, wir wollten auch fahren, aber die Zündung machte "klack" und nichts bewegte sich mehr. Neue Batterie besorgt, der Wagen sprang wieder an und so fuhren wir mit Janice und Mike Baker noch fünf Tage durchs Lake District, (ich vorsichtshalber immer an einer Steigung stoppend, denn der Anlasser streikte wieder).

Ich kann nur sagen: wunderbare Landschaft und vor allem die kleinen – typisch englischen Wege durch die Landschaft waren ein Vergnügen zu fahren !

Leider ließ uns der 4.3 ltr bald wieder im Stich – wieder startete der gute Panzerwagen nicht und so musste der ANWB/AA kommen, man baute den Startmotor aus, der 4.3 startete wieder, am nächsten Morgen – "klack" und wieder mussten wir den AA bemühen. Diesmal war es ein anderer, wohl erfahrener Monteur, der uns gleich zu einem "Auto Electrician" alter Schule brachte und mein Startmotor wurde neu gewikkelt und nach einem Tag konnten wir ohne Startprobleme wieder in Richtung Boston/Lincolnshire fahren. Dort besuchten wir alte Freunde und weiter wieder auf die Ferry zurück nach Europoort. Resümee der Reise – es war gut, mal wieder Kontakt zum englischen AOC gemacht zu haben – leider gibt es im Vorstand des englischen Clubs große Schwierigkeiten. Doch finden wir, dass es nicht so gut ist, dass wir NL/D – AOCN Mitglieder uns so abkapseln. Sicherlich muss das mal ein frischer Wind wehen! Die Weiterreise war fantastisch – sowohl im Lake District als auch in Lincolnshire – wir haben es genossen und wir haben das diesjährige Motto fuer sehr gut befunden :

TIME WITH FRIENDS IS TIME WELL SPENT



Even voorstellen: Wim Vegter

Sinds juli 2017 ben ik lid van AOCN, tijd dus om mij voor te stellen. Ik heet Wim Vegter, woon in Spijk, gemeente Rijnwaarden (Gelderland), waar de Rijn ons land binnen komt.

Eigenlijk was ik altijd al gek op oude auto's. Begin jaren '70 kocht ik een MG-A uit vermoedelijk 1954. Ik vond dat toen een heel oude auto hoewel hij nog geen twintig jaar was, zij het wel behoorlijk doorgeroest.

Ik kocht hem voor 100 dollar, toen ongeveer 360 gulden, van een Amerikaans militair die gelegerd was in Soesterberg. Hij smeekte mij hem de auto te laten zien als ie was opgeknapt wat ik vast van plan was, maar het is er niet van gekomen. Vervolgens kwam er een MG BGT waar ik meerdere mooie reizen mee maakte naar Italië en Frankrijk. Tot ik er tot mijn teleurstelling achter kwam dat een simpele Opel Ascona sneller was. Ik vond een Opel Ascona niet leuk, dus ik nam een Alfa Romea Super met vijfbak, zodat ik bij 140 km per uur nog een keer kon overschakelen. Een Alfa GTV 2000 Bertone was een waardiger opvolger; veel te vervangen onderdelen haalde ik bij Nico



Aaldering in Brummen, een prima plek voor Alfa onderdelen. Er volgden vele Alfa's van hooguit een paar jaar oud die ik toen ook zakelijk gebruikte. Nu moet ik oppassen dat dit stukje niet vervelend wordt door te veel op te sommen. Maar ik wil toch nog vermelden dat er nog veel Citroën DS en zelfs een Citroën Traction achteraan zijn gekomen, steeds oudere types dus, waar ik overigens steeds minder kilometers mee reed.



Eigenlijk ben ik het meest gecharmeerd van auto's uit de jaren '30.

De Alvis TA 21 uit 1952 die ik nu heb is in 1984 uit Engeland geïmporteerd. Er werden een paar ritjes mee gemaakt, waarna hij zo'n 25 jaar is weggezet in een verzameling hoofdzakelijk Engelse sportwagens uit de jaren '60. Ik ben nu bezig de Alvis terug te brengen in een zo perfect mogelijke staat. Gelukkig is de auto volledig origineel, dus er is niets aan verknoeid. Het remsysteem is inmiddels volledig vernieuwd, leek me toch wel erg belangrijk. De elektrische bedrading moet nog worden aangepakt.

Hopelijk komen wij elkaar eens tegen tijdens een leuk ritje.

Wim

Eagle Rally in het groene hart

door Simon van Oostveen



Op zondag 13 augustus trok de Alvis familie er weer op uit. Dit keer in het centrum van het land, georganiseerd door onze penningmeester en zijn Yvonne.

Wij werden verzocht ons tussen 9.45 en 10 uur te verzamelen in het koetshuis van het kasteel de Haar aan de Kasteellaan 1 te Haarzuilen. Toen Marijke en ik daar aankwamen zaten André en Ab al op het terras aan de koffie. Al pratende hoorden wij regelmatig het ronkende geluid van een Alvis zonder dat er iemand in persoon verscheen. Inmiddels was het kwart over tien geworden, het meisje op het terras vertelde dat de koffie voor de Alvis club hier toch echt klaar stond, dus wij waren op de goede plek. Wij snaptten er werkelijk niets van.

Na enige tijd kwamen alle Alvisclubleden samen de poort binnen gelopen. Het bleek dat iedereen zich had verzameld op het verder gelegen parkeer terrein. Vooral Ab was blij dat wij het inrij verbod genegeerd hadden want die hoefde niet van zijn principes af te stappen.

Principe één is: Leg nooit te voet af wat je met een auto kunt rijden. Zeker niet als het met een Alvis is.

Wij werden voorgesteld aan een afvaardiging van de Riley club, die eens dagje mee wilden gaan om te zien of wij in de toekomst mogelijk gezamenlijke ritten kunnen plannen. Zij hebben moeite voldoende mensen bij elkaar te krijgen.

Na de koffie met gebak meldden wij ons bij de gids, die ons e.e.a. zou vertellen van het kasteel de Haar waar wij een rondleiding kregen. Het kasteel is in 1890 gebouwd



door de bekende architect Cuypers in opdracht van de toenmalige baron van Zuylen op de grondvesten van het oude kasteel, dat daar sinds de 14e eeuw stond. Tenminste de restanten daarvan waren nog over. Van Zuylen kon zich dat mede permitteren omdat hij huwde met een dame uit het geslacht de Rothschild, jazekeer de bekende bankiersfamilie uit Frankrijk. Dit leverde de baron de nodige pecunia op voor het gebouw van 200 vertrekken en de rijke aankleding daarvan.

De opdracht aan Cuypers luidde dat het er middeleeuws uit moest zien, maar voorzien van de toenmalige nieuwe technische voorzieningen als centrale verwarming, elektriciteit, stromend water en telefoon. Het geheel is een imposant gebouw geworden met een zeer rijke aankleding. De familie komt er officieel nog in september ieder jaar maar dit is al enige jaren niet meer het geval geweest. Je krijgt door de rondleiding wel een indruk hoe de jetset van Europa rond 1900 werd ontvangen door de baron en zijn familie. Ook de tuinen van het kasteel zijn zeer de moeite van het bezoeken waard.



Het romantische kasteel wekte bij sommigen emoties op

Jan Maarten met geluksvlinder

Na de rondleiding werden wij aan de lunch verwacht, iets waar het gemiddelde Alvis lid altijd wel voor te porren is. Na de lunch werden wij na enige uitleg over de route op pad gestuurd voor de rit waar wij als auto enthousiasten natuurlijk voor waren gekomen. Rob legde uit dat wij het best achter hem aan konden rijden en hij zou wel zorgen dat wij niet de weg kwijt raakten op de smalle wegen. Ons leek het niet zo'n goed idee, omdat wij geen goede ervaringen hebben met achter elkaar aanrijden. Ook op heel smalle wegen is het niet handig als veel auto's vlak achter elkaar rijden. Vooral als er ook passeerplaatsen zijn. Het loopt dan vast. Wij zijn dus gemotiveerd eigenwijs geweest door samen met Ab en André vast te vertrekken. De rit was overigens prachtig over de smalle dijkes met

o.a. mooie namen als Oortjeshikken en veel meer van dat moois. Hier zie je nog goed hoe Nederland is veroverd op het moeras en wat het uiteindelijk is geworden. Met ons waren er ook erg veel fietsers en wandelaars op het idee gekomen met het mooie weer de polders in te trekken. Het was dus behoorlijk druk op de zeer smalle wegen. Soms werd er wat gemopperd op ons maar de meeste mensen wisten de mooie oude auto's wel te waarderen. Kortom met een beetje passen en meten kwam iedereen na een paar uur uiteindelijk aan in Oudewater, waar bleek dat de heksenwaag was gesloten, dus er werd die dag niet gewogen. Misschien maar goed ook, zodat wij aan het eind van de dag weer met evenveel mensen naar huis zijn gegaan als wij waren gekomen.



Het werd nog even spannend of wij op het drukke terras wel met zijn allen een plekje konden vinden, maar ook dit lukte weer. Het bedienend personeel werd wel wat gek van ons omdat bleek dat wij tafels en stoelen van twee verschillende terrassen aan elkaar geschoven hadden.

Door Anton werd het organisatie comité bedankt voor de mooie dag die zij ons bezorgd hadden en de goede organisatie hiervan.

Ieder trok na 5 uur voldaan op huis aan.

Simon.

Een vreemde vis in de ALVIS-vijver... ofwel hoe een Riley meereed in de Eagle Rally.



In de wereld van de oldtimers is niet alles rozengeur en maneschijn. Niet alle klassiekers zijn even gewild, er is sprake van vergrijzing en kleinere clubs 'draaien' vaak op een beperkt enthousiast groepje. Zou een vorm van samenwerking een mogelijke oplossing voor gemeenschappelijke problemen kunnen zijn? Met deze insteek meldde de schrijvers dezes, Menno von Brucken Fock, tevens sinds kort secretaris van de Riley Club Holland, zich bij de Alvis Owner Club.

Op de enthousiaste en zeer snelle reacties van voorzitter Anton Brouwers en secretaris André Hillebrand volgde een uitermate plezierig telefoongesprek tussen Anton en Menno en op basis daarvan besloot het bestuur van de AOC de bestuursleden van de RCH uit te nodigen voor een nadere kennismaking. De eerstvolgende gelegenheid zou de 'Eagle Rally' zijn op 13 augustus. Door het blijkbaar toch niet altijd stabiele internetverkeer kwam de definitieve uitnodiging vanuit Anton pas donderdag 10 augustus op de goede plek en mede daardoor konden alleen Els Francke en Menno vergezeld van zijn eega Orly gebruik maken van de uitnodiging om op de 13e aanwezig te zijn.

Een allerhartelijkste ontvangst op het parkeerterrein van Kasteel de Haar (Haarzuilens) werd gevolgd door een 'bakkie met' in het koetshuis en vervolgens kreeg het gezelschap na een korte wandeling een door een ervaren gids begeleide rondleiding in het prachtige kasteel De Haar, eeuwen geleden begonnen als versterkt huis van de familie van der Haar. In de 15e eeuw trouwde Josina van der Haar



met Dirk van Zuylen. Het inmiddels vervallen erfgoed kwam uiteindelijk in de 19e eeuw in handen van Baron Etienne van Zuylen van Nijvelt van de Haar. Na diens huwelijk met de schatrijke Hélène de Rothschild werd



De Riley RMD (Drophead Coupe) van Menno von Brucken Fock



Links boven: aandachtig luisteren naar onze enthousiaste gids in de authentieke keuken

Daaronder: Menno en Hans overpeinzen de genoten dag.

Rechts boven: Barones Hélène met hoed op achter het stuur voor het Chatelet.

dus ik mag aannemen dat hij zelf ook met deze auto's heeft gereden.



Het tijdschema van de dag liet een bezoek aan de uitgebreide tuinen en de bijgebouwen van kasteel de Haar niet toe dus voor een ieder een aanrader om deze op eigen gelegenheid nog eens rustig te gaan bekijken. Na de rondleiding en een blik op de slaapkamers in het kasteel ging het gezelschap weer terug naar het koetshuis waar de lunch werd geserveerd. Rond half twee was het tijd om weer richting parkeerplaats te gaan om vervolgens in een colonne van schitterende automobielen de door Rob en Yvonne van Tuijl uitgezette tourrit te maken. De deelnemers konden genieten van een mooie rit die hen via prachtige smalle weggetjes langs idyllische huisjes en boerderijtjes aan de diverse watertjes voerde van Haarzuilens tot in Oudewater. Al hadden wij zelf 's morgens nog een bui gehad onderweg, de rest van de dag was gelukkig gezegend met heerlijk weer. Mede daardoor kwam de Heksenwaag niet meer in beeld als bezoekadres want de versnaperingen en conversaties op de terrasjes bleken veel te aangenaam te zijn. Rob en Yvonne werden bedankt door voorzitter Brouwers en successievelijk keerden de deelnemers aan de Eagle Rally tussen 16.30 en 18.30 uur huiswaarts vanuit het zonovergoten Oudewater.

in 1892 besloten tot herbouw van het kasteel. Niemand minder dan de beroemde architect Pierre Cuypers en diens zoon Jos zorgden voor een verbluffend resultaat dat wij middels de geëngageerde rondleiding mochten bewonderen. Etienne van Zuylen bleek een man met visie want niet alleen verwarming, koud en warm stromend water maar ook elektriciteit werden begin 1900 al aangelegd in kasteel de Haar. Hij bleek behalve paardenliefhebber ook iets te hebben met automobielen. Als enthousiaste liefhebber organiseerde hij al in 1895 de rit Parijs-Bordeaux-Parijs, hij was de oprichter van de Automobileclub de France en is voorzitter geweest van 1895 tot 1922. Hij was erevoorzitter van de Nederlandse Automobiellclub en betrokken bij vele andere zaken zoals tijdschrift L'Auto, bij andere automobiellclubs en hij speelde een belangrijke rol bij de organisatie van talloze auto-evenementen. Zijn vrouw Hélène was de eerste vrouw met een rijbewijs in Frankrijk. Naderhand heb ik opgezocht dat Baron Etienne van Zuylen directeur is geweest van de Dion-Bouton fabriek

Al was onze Riley RMD dan misschien een vreemde vis in de ALVIS-vijver, het water bleek van uitstekende kwaliteit en de temperatuur heel erg aangenaam dus mede namens Els en Orly onze dank aan de organisatoren van deze dag en het bestuur van de Alvis Owner Club voor de uitnodiging en mede de aanwezige leden voor deze zeer prettige 'duik in onbekend water'.

Wordt vervolgd ... ?

Menno von Brucken Fock
Secretaris Riley Club Holland

Nieuwe aanwinst

In de voorgaande Triangel nr. 109 is al even aangekondigd dat Philip de Haseth Möller in het bezit is gekomen van een TA21 DHC. Hier verteld hij hoe hij er toe is gekomen voor Alvis te kiezen en deze TA21 zijn eigendom werd.

“Sinds een aantal malen deel te hebben genomen aan rally’s met mijn MGC uit 1969 besloot ik dat het tijd werd voor een meer klassieke auto. Vooroorlogs leek mij ,voornamelijk vanwege het gebrek aan comfort en moeizame(r) deelname aan het hedendaagse verkeer, geen optie. Uiteindelijk kwam de zoektocht via Bentley, Daimler, Armstrong Siddeley etc. bij Alvis uit. In de jaren 90 heb een tijdje als dagelijkse auto in een Bristol 412 gereden, een auto die slechts bij hoge uitzondering links gestuurd was. Ook de mijne was RHD en dat leverde 2 maal daags ergernis op bij de parkeergarage. De gezochte auto moest dus LHD zijn en, vanwege de ritjes die zich voornamelijk op het platteland zouden gaan afspelen bij mooi weer, voorzien van een linnen kap. Bij de zoektocht leverde het internet onschatbare diensten maar al spoedig bleek dat vooral de LHD eis een lastige was. Een paar een in VS, één of twee in Duitsland en België maar het waren of type TA14 en dat werd mij voor



het moderne verkeer afgeraden of ik vond ze nogal aan de prijs. In Nederland heb ondanks bezoeken aan specialisten o.m. in Elburg en Zwanenburg niets van mijn gading kunnen vinden.

Op een Engelse site stond al enige tijd in Spanje een TA21 DHC, LHD uit 1951 te koop aangeboden; volgens de verkoper van de weduwe van een Brit die 20 jaar in Spanje had gewoond. Uiteindelijk ben ik naar Madrid gevlogen want de auto stond in Guadalajara, iets ten Noorden van

het vliegveld. De auto zag er bijzonder gaaf uit en deed het aanvankelijk wat moeizaam maar dat verbeterde snel. Na terugkomst de vele foto’s die ik gemaakt had met echte deskundigen besproken en, na enig onderhandelen, de gok genomen en tot prijsvereenkomst gekomen.

De Alvis is naar Nederland gebracht, op Nederlands kenteken gezet na keuring en sindsdien is deze trotse bezitter de auto zoveel mogelijk richting de 100% proberen te krijgen. Dit gebeurt bij ClassicJob in Dalfsen, mijn woonplaats. Het zijn vooral de kinderziektes (in dit geval beter gezegd: oude damesziektes) die onvermijdelijk het gevolg zijn van lang stilstaan maar niet fundamenteel problematisch zijn. Zo zijn er diverse rubbers, ook slangen vervangen, maar ook olie, bougies etc. De Alvis is roestvrij, start vanaf de eerste dag voortreffelijk, remt goed en de versnellingsbak was even wennen, maar ook daar alles in orde.



Bijzonder leuk zijn de oude Spaanse rally plaquettes.

In het februarinummer 2004 van het Spaanse tijdschrift Motor Classico is een artikel over specifiek deze Alvis verschenen, blijkens de foto’s toen voorzien van een Engels kenteken en nog niet vervangen door het Spaanse waar ik de auto mee kocht.

Volgens het Alvis Three Litre In Detail boek is de auto,

chassis nr.25021 met carrosserie T20249, geboren als LHD en geëxporteerd naar de VS. Ik probeer de overige omzwingingen te achterhalen.”

Philip de Haseth Möller



Via Iberica 2017

Verslag van Tom Gatsonides - foto's Wico Mulder

Dit jaar had organisator Bart Kleyn als reisdoel voor de vooroorlogse auto's toer Noord Spanje gekozen. De naam Via Iberica 2017 werd gekozen en verreden van 4 tot 13 juni met een 25tal prachtige voor oorlogse auto's, waaronder twee Alvisen, van Martin Aaldering en Tom Gatsonides.



Wij starten op een bijzondere locatie; te weten een museum met een collectie van ca 45 Rolls Royce auto's. Van een Spaanse artiest, de Heer Miguel de la Via - hij schilderde heel verdienstelijk en met het verdiende geld verzamelde de man deze antieke auto's. Heel bijzonder om "op het platte land" in het niets!!! zomaar zo'n collectie indrukwekkende auto's aan te treffen.

In de komende 9 dagen toerden we over de mooiste rustige Noord Spaanse wegen en reden ca 1800 km totaal. Een mooi gemiddelde van soms iets meer en dan net wat minder dan 200 km per dag met altijd goede lunchstops en vroegtijdig in het hotel aankomen, waar meestal een geweldig diner op ons stond te wachten. Voorwaar enkel voor een groep gelijk gestemde auto liefhebbers. Dit is het gebied waar de vele pelgrims op diverse verschillende manieren zich naar Santiago de Compostella begeven. Wij gaven de voorkeur om dit met onze vooroorlogs speelgoed te doen. Veel comfortabeler dan te voet

of op de fiets. Eigenlijk een beetje vals spelen, maar we wilden niet onderdoen voor de ware pelgrim en ook open staan voor de geestelijke en mentale zegeningen met de zeer bijzondere sfeer die hier lokaal heerst. Ons "aanpassen" en daar volop van genieten is het credo. Waarschijnlijk kunnen onze antieke auto's een dergelijke zegening goed gebruiken. Wij worden verhoord - het resultaat is dat alle deelnemende auto's zonder noemenswaardige storingen bij de finish aankomen. De service ploeg bestaande uit de bekende Jan Altena met alleskunner assistent Bert hadden vrijwel niets te doen. Soms een kleine assistentie bij een band verwisselen en de leuke band (laten)repareren. Er was namelijk een deelnemer die "per ongeluk?" absoluut verkeerde binnenbanden had gemonteerd. Dit waren tractor dunne 19 inch 'ver weg' gefabriceerde rotsooi-troep banden! Hij kreeg dan ook op vier achtereenvolgende dagen een leuke band. Of ventiel defect of vlak er naast een scheurtje. Ja, het is



bij de meesten van ons bekend - goedkoop = duurkoop! Zijn zegeningen kwamen dan ook in de vorm van nieuwe binnenbanden kopen en Bertje laten helpen bij het verwisselen. En dat in Noord-Spanje, ja dan ben je zeker een gezegend mens als ook nog blijkt dat je huwelijk stand houdt! Want welke navigator vindt het prettig om een leuke band en dan nog wel viermaal te moeten verwisselen.

en te gaan genieten van wat de zee ons zo al niet levert... Heel anders maar ook weer een ervaring rijker. Kortom deze 9 dagen waren echt voor de liefhebbers puur genieten. Cultuur - zonnig lekker weer - open rijden met je Alvis- culinaire ontdekkingen - gelijkgestemde medemens. En hoe relativerend is een "prestatie" eigenlijk in zo'n goed georganiseerde toertocht? Dit vertelt het volgende verhaal;

Tijdens de rustdag (waarvan?) was het rondlopen in Santiago de Compostella. Moet zeggen - indrukwekkend! Hier op het centrale grote plein vlak bij de beroemde kerk komen de pelgrims bijeen. Men ziet elkaar weer na de vele ontberingen die ze onderweg hebben mee gemaakt en alle emoties komen er dan uit. Wij waren getuigen van volwassen mensen die minuten lang hun emoties de vrije loop lieten gaan en met grote tranen en huilende geluiden de wereld lieten merken dat ze het volbracht hadden. Geen toneelspel - nee ware gevoelens die vrijkomen. Niet alleen voor de pelgrim zelf, maar ook voor ons als getuigen een ervaring rijker.

Wij reden daarna naar de kust om ons bij een lokaal restaurant aan de Fruit de Mer te begeven



De hoofdsponsor had een fraai horloge ter beschikking gesteld en gezien zijn relatie's had hij graag dat dit in Santiago de Compostella werd uitgereikt. Dit is halverwege de rally. Degene die het horloge kreeg (had net wat minder "strafpunten" als de rest) verliet de rally twee dagen later, om op tijd zijn terugvlucht te kunnen halen en is dan ook nooit officieel gefinished! Komt dus in het geheel niet voor op de officiële uitslag. Hoe gek kan je het maken? En juist misschien daarom hebben wij dit als onze echte vakantie ervaren en kijken uit naar vergelijkbare mogelijkheden om weer mee te doen, onder andere omstandigheden, op een andere locatie!

Genieten blijft toch ook in zekere mate een kunst.



Alvis day

The Thoroughbred Alvises. The Editor samples Alvis development in the 'thirties from the Speed 20 to the 4.3.

THE Alvis was a product of the vintage era with well-made 1½-litre sporting tourers like the 12/50 still popular in vintage events today. Less common on the tracks are the Alvises of the 'thirties when the tourers became more stately with the grand, flowing bodies typical of the era; as with many such heavyweights the temptation to double the power/weight ratio by creating skimpy-bodied specials was too much for many and the 'thirties Alvises are best represented in current VSCC racing by such creations in single-seater and two-seater forms. So a day out in a variety of the original cars was quite a revelation and we are very grateful to Lt-Cdr Clinkard, technical adviser and spares registrar for these cars in the Alvis Owners Club, for organising so many of his members to produce their cars in the depths of Suffolk.

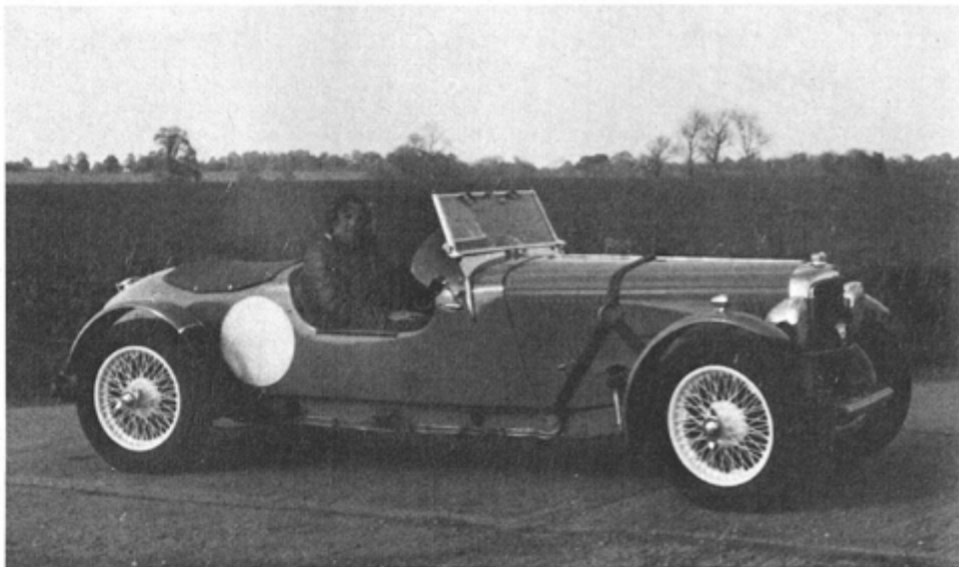
The beginning for the Speed 20 was January 1932; *Autocar* opened their write-up of the new car: "Motoring history will very likely be made by the latest Alvis design, the Speed Twenty, for many people will consider it to be the most attractive all-round car yet produced by the sound British engineers who are responsible for the activation of the company." Although the new car stemmed from the 1930 Silver Eagle, it was really a completely new design, and marked the transition from the vintage era to the new generation of thoroughbreds. The chassis design was nothing unusual however, but its deep channel frame with a strong cruciform was an appreciation that stiffness was essential for good road behaviour. The big 6-cylinder engine was in unit with the gearbox and three-point rubber-mounted. Semi-elliptic leaf springs supported the beam front and live rear axles.

The engine itself used a cast-iron block on an aluminium crankcase; four main bearings carried the crankshaft which had a torsional damper on the front; the side-mounted camshaft was driven by chain at the rear operating in-line valves through pushrods. With 73 x 100mm, 2511cc it was rated at 20 RAC horsepower but gave around 87bhp at 3800rpm.

With the gearbox, Alvis broke new ground for them by moving the lever to the centre of the car while third gear was in constant mesh with dog-clutches. *Autocar* were most impressed by the new car when they came to test it. "It is fast – 90mph is very fast indeed for a four-seater with wings and lamps in position; but it is also priceless to handle in the ordinary way, so that a perfectly normal driver finds himself adding 15 or 20 per cent to his previous best averages over roads he knows without need to use high maxima or to behave with

road manners unbecoming to gentle motorists." With the sporting four-seater body it only weighed 25cwt and recorded a maximum of 89.1mph; the cost was £695. Praise was lavish for its ride, smoothness and rod and cable brakes. The *Autocar* test finished: "It is the best Alvis so far produced and is a credit to its entirely British origin."

That was the Speed 20 SA. I drove John Champion's 1932 version which was not entirely original, in that a pre-selector gearbox had been fitted, while wings and tail were non-standard, although the Vanden Plas body of the period could have full flared or cycle wings. I'm never entirely at ease with central throttles but have to accept them. To me it was still a vintage design although stiffer in chassis than a Bentley and smoother in engine; the Marles-Weller steering was light and quite low-g geared and it was easy to place the car in



Above, an earlier run in Rivers Fletcher's Birkin replica Speed 25 showed Alvis integrity without coachbuilt weight. Below, interior of John Champion's SA Speed 20 with non-standard pre-selector box; inset, 2.5-litre 4-bearing six gave 83bhp on triple SUs.



narrow lanes. With a very low back axle ratio this was very much a top gear car and the "six" would pull happily from low revs with a fair turn of speed – it probably weighed rather less than the 25cwt. The chassis seemed fairly rigid, but so did the springs with quite a lot of short, stiff pitching from the front. A good seating position allowed good aiming but I could only describe the brakes as adequate.

Moving on to Tony Cook's SB, a 1934 tourer with four-door Cross and Ellis bodywork (as opposed to the Vanden Plas two-door), provided the contrast that one might expect from fairly radical design changes. The SB had come in a year earlier, adopting the Silver Crest independent front suspension, using a transverse upper leaf spring and a lower wishbone whose pivot incorporated adjustable damping. This certainly reduced the pitchy ride but the car still stayed as flat and firm on the corners.

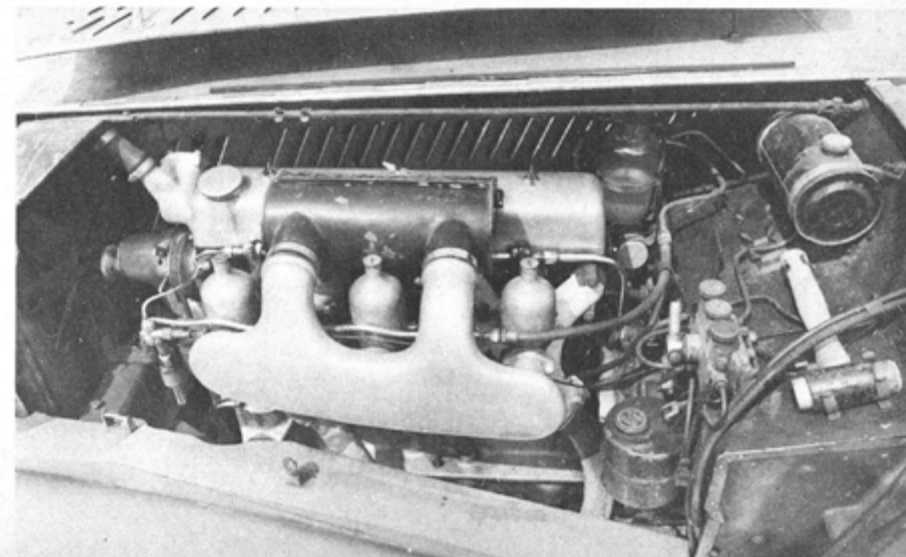
With a curious bell-crank steering system – ten wearing points instead of four according to Clinkard – the steering was heavier than before, but so was the car. Brakes were heavy too. But one of the more notable changes was to the gearbox with syncromesh on all four gears; I hadn't tried an SA gearbox but the SB one is excellent with a light and positive movement and crunch-free changes – that gearbox is to be found in more than just Alvises as a latter-day improvement by private owners. For 1934 it was an advanced car and not an expensive one. Late 1934 saw detail improvements and a softening of the front springing to mark the arrival of the SC. The more comfortable bodies required by an age that had had enough of cold elbows and draughty necks had inevitably put on more weight than the 2.5-litre unit could take, and the stroke was increased to 110mm to give 2762cc; this was accom-

panied by bigger bearings along the crankshaft while the steering linkage became less tortuous, although such sporting attributes were somewhat lost as most of the SCs were Charlesworth-bodied saloons – £850 against the Lagonda saloon 3½-litre at £795.

A virtually identical SD appeared for 1936 but by then bodies were again putting a damper on performance and it was time to look for a further increase in power, which came with the Speed 25. In retrospect the four-bearing Speed 20 unit was not as smooth as it might have been, and the 25 used seven main bearings, with a bigger bore at 83mm to give 3571cc, 25.63 RAC hp and 100bhp at 3600rpm; the chassis continued much the same with Andre telecontrol shock absorbers and a chassis that was both over and underslung at the rear with a stiffer boxed design. An interesting point with the valve gear was



Above, Ian Kerr's ex-Motor road test 4.3 Vandenplas with Champion's SA 20 and Black's SC 25 behind. Inset, 4.3-litre seven-bearing gave 100mph plus performance.



Alvis day

that the springs consisted of eight left and right coils per valve on a circle outside the valve stem, allowing easy replacement without headlifting. Type letters SA, B, C, were again used, denoting minor variations on the 25.

I drove a pair of Speed 25s, both Charlesworth bodied; Idris' Francis three-position de Ville dhc was in excellent order, a splendid openable tourer of a bygone era; at something over 35cwt it wasn't fast and needed some concentration to drive quickly - it didn't wander to much but you were always conscious that it was a big car - but the cruising was utterly effortless, there was plenty of space and it could have been any of the more expensive grand tourers of the day with its quiet smooth lack of temperament at any speed. With the roof part-way down it was remarkably draught-free too.

A brief run on an earlier occasion had whetted the appetite for the Speed 25; Rivers Fletcher's special after the style of Sir Henry Birkin's car showed an Alvis at its true potential, a soundness of engineering shorn of the deadweight of the coach-builder's hand. Rivers' car was certainly quick, handled very well, with a good grip even on bumpy roads, and it is very much a present-day driver's car.

Peter Black's saloon was a 1939 SC with servo brakes which were still mechanical but certainly worked; from inside it could have been a 3½-litre Bentley which many would regard as a compliment, but doubtless Alvis owners consider such comment irrelevant. Adjustable rear Luvax shock absorbers perhaps helped a good and almost rattle-free ride, but again at 35cwt-plus, the weight was beginning to cut down the performance although the ride benefited.

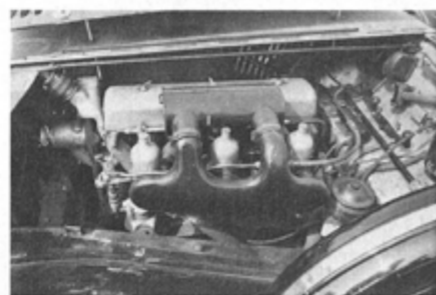
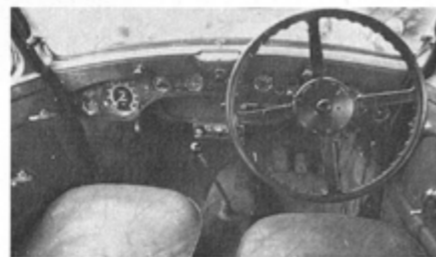
Alvis' answer had been to increase the bore again to 92mm to give 4387cc; *Autocar's* reaction in 1936 was "it's a grand car to drive", "has strong claims to rank among the finest cars of the present". Despite which their test of the heavier four-door four-litre saloon Speed 25 was faster in every respect - 0-60mph in 15 against 15.3sec, 30-50mph with the same top gear ratio 9.6 against 9.9sec and 94.9 against 90mph; these things happen.

However, by 1938 a sports tourer 4.3 had produced "the best all-round set of figures so far recorded by *Autocar* on a normal car" with a maximum just over 100mph and 0-60mph in 11.9sec. For the final run of the day I took out Ian Kerr's short-chassis Vanden Plas 4.3 in its original two-tone paintwork, and that had been *Motor's* 1939 road test car in May. It is a full touring four-seater with lines that had earlier won the Sussex cup for that car in the RAC rally - the premier award for the best open car in the open coachwork competition. *Motor* had introduced the report by saying "The 4.3-litre Alvis is unquestionably one of the fastest cars available today. The acceleration is far above that of the average large-engined car and the maximum speed is equally outstanding. Neither of these important features of performance would, however be of particular service to the driver of the Alvis were it not for the fact that the remaining characteristics

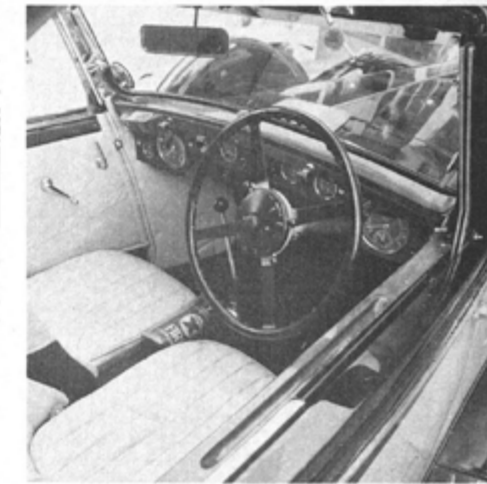
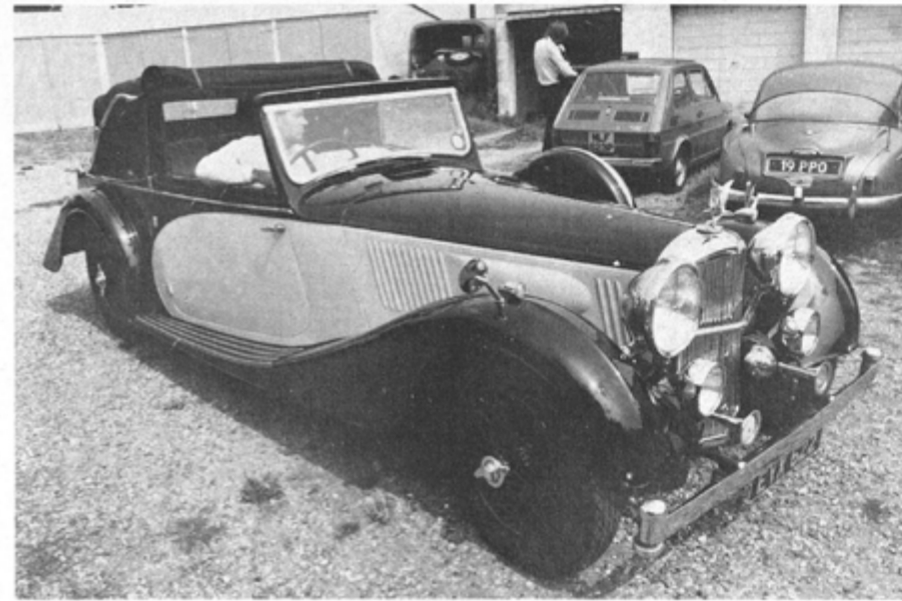


come well into line." After which they continued in eulogistical terms until the end, apart from a minor comment that the speedometer was less visible than the rev counter and could perhaps exchange positions. The figures showed a maximum of 103mph, 0-60mph, in 11.3sec and 30-50mph in a 23.3mph per 1000rpm top gear at 7.5sec; that particular car passed from being the company demonstrator to its first owner, Lady Dorothy Stanley Turner, and Ian Kerr has owned it since 1957, using it as his only car till 1966. It is still an excellent road car with an effortless performance from an engine and gearbox that remain almost inaudible. With such splendid style one regrets the passing of the true four-seat convertible; this is one of seven remaining of some 12 such bodies built, the total number of 4.3-litre cars being under 100. At £995 in 1939 you had excellence with exclusivity.

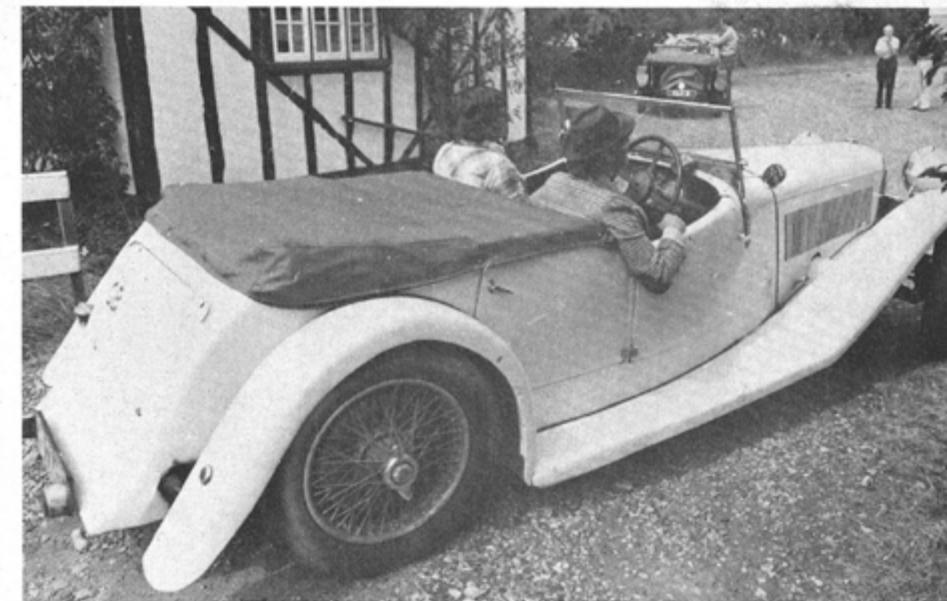
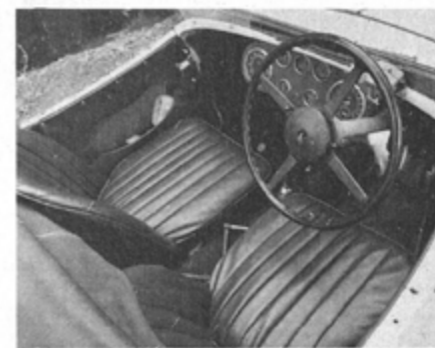
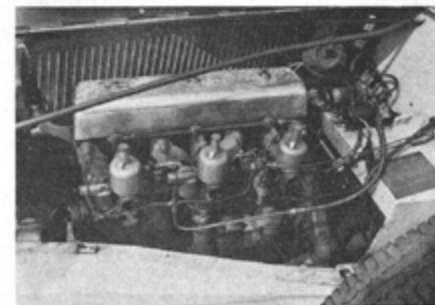
In fact, the total of Speed 20, 25 and 4.3 probably didn't exceed 650 cars, the top of the range of the Red Triangle. The solid, unsung tradition for high-class cars was to continue along the same lines in the post-war period with the T-series until the absorption by Rover; the six-cylinder Alvises were the sort of car that bred a strong marque loyalty - having driven some of the 'thirties cars it is easy to see why.●



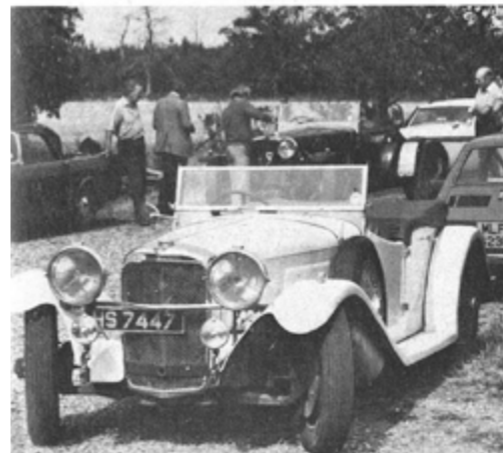
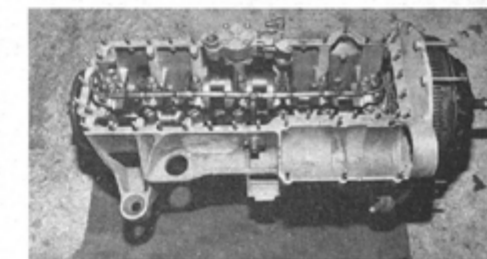
Above and below, Peter Black's 1939 Charlesworth SC saloon Speed 25 was an excellent comfortable tourer in very good condition and makes a nice modern road car; interior traditional, engine unchanging.



Idris Francis' Charlesworth drop head coupe, Speed 25, left and above, had an SC chassis but the earlier running board SB body; 69,000 on the clock, it was rebuilt from a crashed state by its present owner.



Above, two details from Francis' Speed 25; half right, Tony Cook's Cross and Ellis drophead Speed 20 SB was still a fresh air car with four doors where Vanden Plas had two. Below, same car from front with independent front suspension and chicken-wire grille denoted the Speed 20.



Above left, elegant view out, wings, lights and bonnet of the SC saloon. Above, 4.3 crankcase showing massive 7-bearing shaft. Left, the well known Clinkard Alvis Special uses a supercharged 4.3 engine.

Crossing Borders 10

20 t/m 23 juli

door Jörn Hackländer
vertaling: Ine Stijns



Ook dit jaar, en dat voor de tiende keer, kwam er weer een uitnodiging voor Crossing Borders van Manfred en Christa Fleischmann en Anton en Ellie Brouwers. Voor dit jubileum kwamen 25 prachtige auto's uit Nederland, Engeland en Duitsland naar Hotel Habel bij Cobbenrode in het mooie Sauerland.



Vanaf donderdagmiddag arriveerden de eerste deelnemers met zonnig weer bij het hotel en al gauw genoot men samen van een drankje op het hotelterras. Natuurlijk waren de organisatoren ook al present. Groot was het genoegen elkaar weer te zien, sommigen ziet men immers maar een keer per jaar. Geleidelijk druppelden alle deelnemers binnen en om 19 uur zat iedereen samen voor het eerste lekkere avondmaal. Vlot waren de tafels bezet en de drankjes besteld en werd er genoten van de heerlijke gerechten. Vis of vlees, voor elk wat wils. De keuken en de bediening hebben ons verwend. Al de eerste avond hebben enkele „dorstigen“ het lang, later weer op het terras, uitgehouden.

Vrijdag, na een goed ontbijt, was om 9 uur de eerste briefing. Intussen waren Elke en Christof Born ook gearriveerd. Voor hen een thuiswedstrijd, ze wonen immers min of meer „om de hoek“. Voor vertrek hebben we uiteraard eerst nog Christine gefeliciteerd met haar verjaardag en haar toegezongen. Helaas was er geen piano voor Hans beschikbaar. Als beloning was er lekkere aardbeientaart, bedankt Christine! De eerste tocht voerde ons over mooie wegen door het Hochsauerland en na +/- 60 km bereikten we onze eerste bestemming, het Slot Berleburg, sinds eeuwen de residentie van de familie Sayn Wittgenstein. Alle deelnemers waren op tijd of ze nu de bolletjes-pijltjes, het navigatiesysteem of Anton en Ellie gevolgd waren. De hele route werd afgelegd met stralend weer en natuurlijk met open dakjes.

Wij mochten onze glimmende schatten op de binnenplaats van het kasteel parkeren en kregen een interessante rondleiding door het kasteel. De beide groepen konden goed ervaren

Auch in diesem Jahr haben Manfred und Christa Fleischmann und Anton und Ellie Brouwers wieder zu Crossing Borders eingeladen und dies zum 10 ten Mal. Zu diesem Jubiläum trafen diesmal 25 wunderschöne Autos aus den Niederlanden, England und Deutschland im schönen Sauerland im Hotel Habel bei Cobbenrode ein.

Ab Donnerstag Nachmittag kamen die ersten Teilnehmer bei Sonnenschein im Hotel an und trafen sich bald einen Drink auf der Hotel Terrasse. Natürlich waren die Gastgeber bereits vor Ort. Gross war die Wiedersehensfreude, viele Bekannte sieht man schließlich nur einmal im Jahr. Nach und nach trudelten die weiteren Teilnehmer ein, ein Drink oder noch ein kleines Püschchen bis man sich um 19 Uhr zum ersten leckeren gemeinsamen Abendessen traf. Schnell waren die Tische besetzt, Getränke bestellt und das gute Essen wurde genossen. Ob Fisch oder Fleisch, für jeden etwas dabei. Die Küche und der Service haben uns verwöhnt. Schon am ersten Abend haben es einige „Durstige“ lange, später wieder auf der Terrasse, ausgehalten.

Am Freitag, nach einem guten Frühstück, haben wir uns um 9 Uhr zum ersten Briefing getroffen. Inzwischen waren auch Elke und Christof Born eingetroffen. Ein Heimspiel für die Beiden, schließlich wohnen sie mehr oder weniger „um die Ecke“. Bevor wir dann starteten, haben wir natürlich erstmal Christine zum Geburtstag gratuliert und ihr ein Ständchen gebracht. Leider gab es kein Klavier für Hans! Zur Belohnung gab es leckeren Erdbeerkuchen, Bedankt Christine!



dat een groot deel van het gebouw nog steeds door de familie wordt bewoond en ook nog voor officiële ontvangsten wordt gebruikt. De hoge adel van Europa en prins en prinsessen moeten zich immers op hun gemak voelen.

Na de rondleiding ging het richting slotcafé voor de lunch. Bij stralende zon hebben we de inwendige mens versterkt. Tijdens de lunch arriveerden ook Jan Maarten en Heike en Jan-Peter Eichhorn. Heike en Jan-Peter apetrots met hun TD 21 DHC, die een paar jaar geleden in Italië werd gevonden en nu eindelijk de weg op mag. Weer een mooie Alvis die „gered“ is.

Aangesterkt en uitgerust gingen we op weg voor de tweede etappe die ons naar het 18 km verder gelegen Bad Laasphe leidde. Hier hadden we de gelegenheid om een particulier radiomuseum te bezoeken. Ieder van ons heeft daar beslist apparaten gezien uit zijn of haar kindertijd. Al gauw werd een jukebox ontdekt die met een paar centen tot leven werd gewekt.

Menigeen begon te swingen, of er ook gedanst werd kan ik niet bevestigen.

Daarna over de mooie wegen van het Sauerland terug naar ons hotel in Cobbenrode, waar ieder naar eigen inzicht de tijd tot aan het diner doorbracht. Een drankje op het terras, een baantje trekken in het zwembad of een dutje doen, het hotel biedt volop mogelijkheden. Intussen waren ook Ingrid en Ulrich Brinkmann weer present. Zij hadden besloten van auto te wisselen omdat er een klein probleem met de waterpomp was. Handig als je in de buurt woont.

Voor het diner arriveerden nog Joachim Epperlein en Verena Rütthlein. Joachim had ook zijn moeder meegenomen naar dit mooie evenement.

Om 19 uur kwamen we weer bij elkaar voor het diner en een gezellig samenzijn. Later arriveerde mijn echtgenote Ulli, zij had eerst nog deelgenomen aan een bedrijfsuitje. De laatste drankjes werden weer op het terras genuttigd.

Zaterdag ochtend, na ontbijt en briefing, vertrokken we met zon naar het 33 km verderop gelegen Attendorn. Hier konden we in 2 groepen de Attahöhle bezichtigen. Er waren prachtige stalagmieten, stalagtieten en vooral kalkgordijnen en zogenaamde Sinterfahnen (dit zijn gekleurde vlagvormige afzettingen op het gesteente) te bewonderen, allemaal erg indrukwekkend, vooral als je bedenkt dat de druipstenen met +/- 1 mm per 10 jaar groeien! Via een groot aantal trappetjes

Die erste Tour führte uns über schöne Straßen durchs Hochsauerland und nach ca. 60 KM erreichten wir unser erstes Ziel, das Schloss Berleburg, der Wohnsitz der Familie Sayn Wittgenstein seit vielen Jahrhunderten. Alle Teilnehmer trafen rechtzeitig ein, ob nach Chinesen Zeichen, Navigationssystem oder einfach hinter Anto und Ellie hinterher. Die ganze Tour bei strahlendem Sonnenschein und natürlich mit offenen Dächern.

Wir durften unsere glänzenden Schätzchen im Innenhof des Schlosses parken und versammelten uns zu einer interessanten Schlossführung. Die beiden Gruppen konnten sicher deutlich merken, dass ein großer Teil des Gebäudes nach wie vor von der Familie bewohnt wird und auch noch für Empfänge genutzt wird. Schließlich müssen sich der Hochadel Europas und Prinzen und Prinzessinnen ja wohl fühlen. Nachdem beide Gruppen die Schlossführung beendet hatten, ging's ab in die Schloßschänke zum Lunchen. Bei schönem Sonnenschein haben wir uns gestärkt. Während des Lunches trafen dann auch Jan Maarten und Heike und Jan-Peter Eichhorn ein. Heike und Jan-Peter ganz stolz zum ersten Mal mit Ihrem TD21 DHC, den man vor einigen Jahren in Italien gefunden hatte und nun endlich auf die Strasse bekommen hat. Wieder ein schöner Alvis, der „gerettet“ wurde.

Herzlichen Glückwunsch!



Gestärkt und ausgeruht ging die 2te Etappe dann ins 18 Km entfernte Bad Laasphe, wo wir die Möglichkeit hatten, ein privat geführtes Radiomuseum zu besichtigen. Sicherlich hat dort jeder von uns Geräte gesehen, die einen an die eigene Kindheit erinnert hat. Schnell wurde eine Musikbox entdeckt, die mit ein paar Cent zum

Leben erweckt wurde. Der ein oder Andere fingt an zu „swingen“, ob auch getanzt wurde, kann ich nicht bestätigen.

Nun ging es über die schönen Straßen des Sauerlandes zurück zum Hotel in Cobbenrode, wo jeder bis zum Abendessen sich die Zeit vertrieb. Ob mit einem Drink auf der Terrasse oder beim Schwimmen im Pool oder einem Nickerchen, das Hotel gibt genug Möglichkeiten her. Inzwischen waren auch Ingrid und Ulrich Brinkmann wieder eingetroffen. Die Beiden hatten beschlossen, das Auto zu tauschen, da es ein kleines Problem mit der Wasserpumpe gab. Schön, wenn man nicht zu weit entfernt wohnt. Vor dem Abendessen trafen nun auch Joachim Epperlein

bereikten we na ongeveer een uur de uitgang van de grot. Voor de liefhebbers was er nog de mogelijkheid om in de shop een souvenir aan te schaffen. Van daaruit ging het gelijk verder naar de parkeerplaats, waar het 'Biggolino'treintje al gereed stond om ons naar de Biggensee te brengen. Daar gingen we aan boord van een rondvaartboot voor een tocht van anderhalf uur over het stuwmeer. Aan boord werd een kleine lunch geserveerd. Na de rondvaart werden we met de Biggolino terug gebracht naar onze auto's. Wie dat wilde, kon nog naar de Listertalsperre rijden en daar een kleine wandeling over de stuwdam maken of je kon terug naar het hotel rijden voor koffie met gebak op het terras. Bovendien hadden we om 19 uur nog het galadiner en had iedereen dus iets meer tijd nodig om zich hiervoor op te doffen. Stipt op tijd waren we weer present op het terras en tot onze grote verbazing ontmoetten we daar een gast met een Alvis Speed 25, die niet bij ons gezelschap hoorde. Rene Gissinger woont een paar kilometer van ons hotel en hij had onze indrukwekkende groep langs zijn huis zien rijden. Dat was voor hem en zijn partner aanleiding om naar het hotel te komen en even met ons te babbelen. ALVIS IS OVERAL!

Daarna was het tijd voor het officiële gedeelte van CB 10. Manfred bedankte Ellie en Anton en natuurlijk ook Christoph voor hun geweldige support, waardoor CB 10 weer een geslaagd evenement kon worden. De gebruikelijke oorkonde werd overhandigd. En daarna had Manfred nog een grote verrassing voor ons allemaal: de meesten hadden inmiddels vernomen dat Ellie en Anton hun bijdrage aan de CB evenementen wilden beëindigen. Maar tot ieders verrassing waren zij opnieuw bereid om Manfred en Christa ook in de toekomst met raad en daad ter zijde te staan. Echter zullen zij in 2018 een break nemen en pas weer in 2019 present zijn. Anton had wel een begrijpelijke voorwaarde: bij de volgende CB wil hij met een oldtimer mee doen en is hij niet meer als „mecaniciën“ beschikbaar. Deze beslissing werd door iedereen met instemming ontvangen. Daarna gingen we aan tafel en hebben we genoten van een overheerlijk jubileumsdiner. Tijdens het diner werden op de achtergrond foto's geprojecteerd van 10 jaar CB. In de loop van de avond presenteerde Manfred de reisdoelen voor CB 11 en CB 12: in 2018 gaat de tocht naar Oberstorf en in 2019 naar Lüneburg op de Lüneburger Heide. Binnenkort zullen we vast meer details te horen krijgen. Onze Nederlandse vrienden waren niet allemaal gelukkig met de keuze voor Oberstorf, dat immers tamelijk ver is. Eerlijkheidshalve moeten we echter toegeven dat onze Alvis vrienden uit Zuid-Duitsland ook altijd een lange aan-

und Verena Rütthlein ein. Joachim hatte auch seine Mutter zu diesem schönen Wochenende eingeladen. Um 19 Uhr traf man sich wieder zum Essen und genoss den Abend. Später traf dann auch meine Frau Ulli ein, Sie hatte noch einen Betriebsausflug bevor Sie zu den Alvis Freunden gekommen ist. Letzte Drinks wurden dann wieder auf der Terrasse eingenommen.

Am Samstag Morgen, nach Frühstück und Briefing, starteten wir, wieder bei Sonnenschein, ins 33 KM entfernte Attendorn, wo wir in 2 Gruppen die Attahöhle besichtigen konnten. Wunderschöne Stalagmiten, Stalagtiten und vor Allem Sinterfahnen / Gardinen waren zu sehen im Innern der Höhle bei sehr hoher Luftfeuchtigkeit. Jede Menge Treppenstufen waren zu bewältigen, bevor wir nach ca. 1 Stunde wieder aus der Höhle heraus gekommen sind. Die verschiedenen „Gewächse“ waren sehr beeindruckend, speziell wen man berücksichtigt, dass die Gebilde ca. 1 mm in 10 Jahren wachsen! Wer wollte, besuchte noch kurz den Souveniershop um ein Andenken zu erwerben. Ohne große Pause ging es wieder zum Parkplatz, wo der Zug 'Biggolino' auf uns wartete, um uns zum Biggensee zu bringen. Dort gingen wir auf ein Schiff, was uns ca 1,5 Stunden über den Stausee schipperte. Auf dem Schiff wurde uns dann auch ein kleines Mittagessen serviert. Nach der Fahrt auf dem Biggensee brachte uns Biggolino wieder zu unseren Autos. Wer wollte, fuhr noch zur Listertalsperre, um einen kleinen Spaziergang auf dem Staudamm zu machen oder fuhr ins ca. 45 Km entfernte Hotel zurück, um Kaffee und Kuchen auf der Terrasse zu genießen. Ausserdem lag ja das Galadinner vor uns, und natürlich brauchten wir alle etwas mehr Zeit, um uns entsprechend fertig zu machen. Treffpunkt 19 Uhr zum Empfang!

Pünktlich zum Empfang trafen wir alle wieder auf der Terrasse ein und zu unserer Überraschung trafen wir dort auf einen Gast mit einem Alvis Speed 25, der nicht zu unserer Gruppe gehörte. Rene Gissinger wohnt wenige KM von unserem Hotel entfernt und hatte unsere imposante Gruppe über Tag bei Ihm an der Haustür vorbei fahren sehen. Ein dummer Gedanke und schon war er mit seiner Partnerin im Hotel auf ein paar nette Worte. ALVIS IST ÜBERALL!

Dann war es Zeit für den offiziellen Teil von CB 10. Manfred bedankte sich herzlich bei Ellie und Anton und natürlich auch bei Christoph für die großartige Unterstützung um auch CB 10 wieder zu einer gelungenen Veranstaltung zu machen. Die obligatorische Urkunde wurde überreicht. Dann hatte Manfred noch eine große Überraschung für uns alle: die meisten von uns hatten sicher inzwischen mit Bedauern gehört, dass Anton und Ellie sich aus der Vorbereitung für weitere CB Veranstaltungen zurück ziehen wollten. Nun die Überraschung: die Beiden haben sich bereit erklärt auch in Zukunft wieder Manfred und Christa tatkräftig zur Seite zu stehen. Allerdings werden sie in 2018 eine Pause nehmen und erst in 2019 wieder dabei sein. Die sehr verständliche Bedingung von Anton ist : bei der nächsten CB fahren wir mit einem Oldtimer und stehen nicht mehr als „Mechanic“ zur Verfügung. Diese Entscheidung wurde von uns allen mit großem Beifall aufgenommen. Dann ging es an die festlich gedeckten Tische und wir haben



reisroute hebben en dat CB nog niet eerder in deze mooie hoek van Duitsland werd gehouden. De avond werd verder gevuld met gezellige conversatie. Zondag morgen was het tijd om van enkele deelnemers afscheid te nemen. Maar eerst werd er nog gezongen ter ere van de verjaardag van mevrouw Epperlein. In kleiner gezelschap reden we na het ontbijt naar Freudenberg, een rit van 70 km. Daar kregen we een kijkje in de geschiedenis van de industriële revolutie. Elke zondag zijn er stoommachines in werking en ook in de smederij wordt hard gewerkt. Ook kregen we uitleg over weven, verven en spinnen in vroeger tijden. En er waren voertuigen met motoren, oude tractoren, motoren en vrachtauto's. In het cafe van het museum hebben we nog geluncht en daarna werd er weer van een aantal deelnemers afscheid genomen. De rest van het gezelschap reed de laatste 50 km terug richting Berghotel Habel. Onderweg was er nog de optie om het Galileopark in Lennestadt te bezoeken, maar de meesten reden naar het hotel voor koffie met gebak en een laatste babbel. Terug bij het hotel moesten Anton en Hans helaas nog aan een auto sleutelen. Het was onmogelijk om benzine in de auto van Roel te pompen..., een gescheurde slang.... groot effect. Na enig sleutelwerk was ook dit probleem opgelost en konden Roel en Nel de volgende dag op eigen kracht naar huis rijden. Met dank aan Anton en Hans! In klein gezelschap werd er de laatste avond genoten van een italiaans buffet en de volgende ochtend reed iedereen weer naar huis. Het afscheid was allertuiglijkst. Voor zover ik weet is iedereen veilig thuis gekomen. Namens alle deelnemers wil ik Christa, Ellie, Manfred en Anton nogmaals bedanken voor een geweldig evenement en we verheugen ons al op volgend jaar.



ein jubiläumwürdiges Festessen genießen dürfen. Während des Essens liefen im Hintergrund Fotos aus 10 Jahren CB. Irgendwann am Abend stellte Manfred dann die geplanten Ziele von CB 11 und CB 12 vor. Im nächsten Jahr soll es nach Oberstorf gehen und in 2019 in die Lüneburger Heide nach Lüneburg. Details werden uns sicher in nächster Zeit mitgeteilt. Unsere holländischen Freunde waren nicht alle glücklich mit der Wahl von Oberstorf, da es doch ziemlich weit entfernt wäre. Der Fairness halber müssen wir aber zugeben, dass unsere Alvis Freunde aus Süddeutschland immer eine weite Anreise haben und wir bisher mit CB noch nicht in dieser schönen Ecke Deutschlands waren. Der Abend klang mit netten Gesprächen aus.

Am Sonntag Morgen hieß es Abschied zu nehmen von einigen Teilnehmern. Vorher aber noch das nächste Geburtstagsständchen für Frau Epperlein! In einer kleineren Gruppe ging es dann nach dem Frühstück ins ca. 70 KM entfernte Freudenberg. Dort erwartete uns eine Führung durch die Vergangenheit der frühindustriellen Zeit. Jeden Sonntag laufen dort die Dampfmaschinen und auch in der Schmiede wurde hart gearbeitet. Lernen konnten wir auch über Weben, Färben und Spinnen. Natürlich gab es auch Fahrzeuge mit Motoren, alte Trecker, Motorräder und LKW's. In der Museumsschänke haben wir dort unser Lunch eingenommen und uns von weiteren Teilnehmern verabschiedet. Der Rest der Truppe ist dann Richtung Berghotel Habel über weitere 50 KM durchs Sauerland gefahren. Unterwegs gab es noch die Möglichkeit den Galileopark in Lennestadt zu besichtigen, aber die meisten fuhren zum Hotel, um dort bei Kaffee und Kuchen zu klönen. Zurück im Hotel mussten Anton und Hans leider doch noch an einem Auto basteln. Es war einfach kein Benzin in das Auto von Roel zu bekommen..., ein gerissener Schlauch ... grosse Wirkung. Nach längerer Zeit war auch dies geschafft

und Roel und Nel konnten am nächsten Morgen auf eigener Achse nach Hause fahren. Grossen Dank an Anton und Hans! In gemütlicher kleiner Runde wurde bei einem italienischen Buffet der Abend verbracht und am nächsten Morgen fuhren wir alle nach inniger Verabschiedung nach Hause. Soweit ich weiß ist dort auch jeder Teilnehmer gut angekommen.

Im Namen aller Teilnehmer möchte ich mich noch einmal bei Christa, Ellie, Manfred und Anton für wieder eine sehr schöne Veranstaltung bedanken und wir freuen uns schon auf das nächste Jahr.

Beaulieu, so what

door Rob van Tuijl

Na veel wikken en wegen toch op het laatste moment ervoor gekozen om naar Beaulieu te gaan. Dit naar aanleiding van de vele verhalen over dit enorme evenement.

Beaulieu



Voor degene die niet weten wat hiermee bedoeld wordt geef ik even een toelichting. In Beaulieu (Engeland, 20 km ten westen van Southampton) is het National Motor Museum gevestigd. Daar wordt jaarlijks een groot 2 daags evenement gehouden waar een ieder zijn voornamelijk auto onderdelen te koop kan aanbieden. Deze onderdelen beslaan een periode van meer dan 75 jaar oud tot heden. Ook wordt er allerlei andere handel aangeboden, zoals kleding, helmen, snuisterijen, etc te gek om op te noemen. Het is een enorm terrein waarop duizenden handelaren hun waar aanbieden. Er heerst een gezellige en gemoedelijke sfeer. Tevens worden er honderden auto's te koop aangeboden of via de veiling, u raad het al, geveild. Tot zover mijn uitleg over dit evenement. Nu onze belevenis.

Op vrijdag op weg naar Duinkerken voor de overtocht naar Dover. Aangekomen in Duinkerken en wachtend voor de douane rijdt er een auto van achteren tegen onze auto aan. Gelukkig geen schade maar toch..... Op de ferry was het erg druk maar gezellig en de overtocht duurt maar 1,30 uur dus dat is zo voorbij. Gelukkig voor iemand als ik, die al zeeziek wordt, als ik door een plas water loop! Wij hadden in Southampton een appartement gehuurd. Dit is reuze goed bevallen. Eigen kussens, koffie en koffie-



zetapparaat mee en genieten maar, althans dat dachten we. De eerste dag op Beaulieu hadden we prachtig weer (korte-broeken-weer dus). Nadat we eerst een verkennings rondje hadden gelopen over het terrein en koffie met gebak hadden genuttigd (wat is dat Engelse gebak toch lekker) zijn we het museum ingegaan. Daar stond, buiten alle andere auto's, welgeteld één Alvis Speed 25. Jammer.

Maar de liefhebber kan wat auto's en motoren betreft zijn hart ophalen. Er staan oldtimers, caravans, F1 wagens, vrachtwagens, motoren etc. Tevens zijn er in het gebouw ruimtes waar een simulator staat om b.v. te racen. Ook was er een zaal ingericht met Amerikaanse auto's. In deze zaal stond een auto waarin Elvis Presley heeft gereden. Het museum is zeker een bezoek waard. Op het terrein zijn we op zoek gegaan naar onderdelen voor mijn TC21. Voor de volledigheid, de slogan van dit evenement is: "als je het hier niet vind, vind je het nergens". klopt, ik heb het niet gevonden. Zwervend over het terrein

kom je hordes Nederlanders tegen, die met veel passie aan het snuffelen zijn. Ook zijn er veel Nederlandse handelaren aanwezig. Na veel vragen en snuffelen en er een schorre stem aan over gehouden te hebben zijn we naar het terrein gelopen waar auto's te koop worden aangeboden. Wat wordt er allemaal te koop aangeboden. Wel stonden er drie Alvissen te koop. Zie foto's hieronder.



De prijzen liepen van 90.000,00 tot 170.000,00 pond. De eerste dag was ten einde en we gingen op weg naar ons appartement, alwaar we hebben gegeten en heerlijk koffie hebben gedronken.

Over de tweede dag kan ik heel kort zijn. Het beroemde Engelse weer liet van zich horen. Wat een regen. Binnen blijven was het devies. Ook niet erg, althans voor mij, want hierdoor kon ik wel naar de F1 kijken. Maar alle gekheid op een stokje, dit is niet waar je voor komt.

Ook over Southampton kan ik kort zijn. Het is de grootste havenstad van Engeland, maar volgens mij ook de meest treurige stad. Weinig bezienswaardigheden en een ongezelige binnenstad. Voor ons geen tweede bezoek waard. En zo gingen we de dag erop weer naar huis.

Het evenement is zeker een bezoek waard. Daarom ga ik volgend jaar zeker weer.

Rob

MARCH 12, 1945 THE AUTOCAR 17

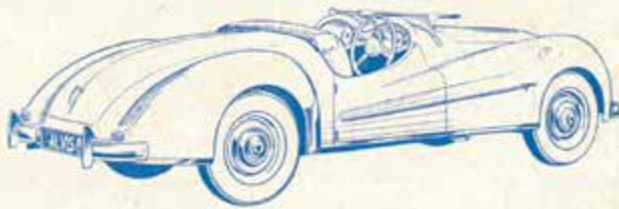
ALVIS TICKFORD D.H. COUPÉ

COACHWORK DE LUXE
by **TICKFORD**

LONDON SHOWROOMS:
TICKFORD LTD. 6-9 UPPER SAINT MARTIN'S LANE
LONDON W.C.2
WORKS: NEWPORT PAGNELL • BUCKS.



Individuality



A striking combination of graceful lines and quiet effortless performance the Alvis Fourteen Special Sports Tourer has, embodied in its design, all the famous qualities of the true Alvis tradition with its reputation for the highest quality workmanship, high performance and utmost reliability under exacting conditions, with a strikingly beautiful but practical body

"THE MOTOR"
APRIL 5, 1950



Sandd

Port betaald
Port payé



email: pvdv@artiv.nl
mobiel: 06-29507410

Retouradres: A. Hillebrand 1015 GB 33h

