

TRIANGEL

Power with beauty,



Speed with grace

DECEMBER 2017 **111**

HIGH TEA MET DE ALVIS CLUB

EEN UNIEKE VONDST

VERSLAG VAN DE INDIAN RUN

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND



**MERRY
CHRISTMAS**

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
penningmeester@alvisocn.com
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. 112
Uiterlijk 1 maart 2018

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

3 **Chairman's Column - NL**

4 **Chairman's Column - DE**

5 **Van de redactie**

6 **High Tea met de Alvis club**

door Hans Noordhoek



8 **Even voorstellen**

Pieter van der Meulen
Melanie van Venrooij

10 **Alvis Coachbuilders 4 Carbodies**

door Jan Maarten ten Bos



12 **Een unieke vondst!**

Alvishistorie in Marken, door André Hillebrand

14 **Wat is Nederland groot en mooi verslag van de Indian Run**

door Rob van Tuijl



16 **Rijden in de kou**

TechnoTip door Hans Noordhoek

17 **Geveild door Bonhams**

ingezonden door Coen van der Weiden

18 **Een vergeten held**

leven en carrière van
Eddie Herzberger
door Mattijs Diepraam



21 **Uit de oude doos ...**

Kein Auto für alle Tage

23 **Vraag en Aanbod**

Voorplaat:

**Prachtige sfeervolle kerst-creatie van
Frederike van Tongeren van Nieuwenhuizen**

Chairman's Column



1982 - 2017

Beste lezers van deze column,

het is weer zover, de laatste Triangel van 2017 ligt weer voor je. Even een terugblik op wat er zoal speelde dit jaar. Een wijziging in de samenstelling van het bestuur. Jan Maarten vond het, na 8 jaar als penningmeester de AOCN gediend te hebben, tijd worden zijn kasboek over te dragen aan een jonger financieel genie. Terwijl ik dit schrijf moet ik lachen. Waarom wordt steeds het woord 'jonger' gebruikt in onze club? Komt dat omdat de schrijvers van het soort teksten dat je nu leest steeds ouder worden?

In elk geval moest het bestuur op zoek naar een vervanger voor Jan Maarten, voorwaar geen eenvoudige taak! Een toelichting is hier op zijn plaats. Wij, André, Jan Maarten en Anton bezigen een bestuursvorm waarin de telefoon een zeer belangrijke rol speelt. Als goed op elkaar ingespeeld team konden wij zonder uren durende vergaderingen de AOCN besturen. Zoals het een goed bestuur betaamt waren wij bij bijna alle evenementen aanwezig en namen dan de gelegenheid te baat om gedieën te overleggen.

Een nieuwe 'jonge' penningmeester moet zich kunnen vinden in deze werkwijze. Na wikken en wegen heb je dan een paar namen van leden die je zou kunnen benaderen. En, oh wonder, bij de eerste op de lijst is het meteen prijs. Rob van Tuijl verklaart zich bereid de zware taak van Jan Maarten over te nemen. Hij voldoet aan de gestelde criteria, een financiële achtergrond, enthousiast en jong!

Jong is natuurlijk een relatief begrip wanneer de andere bestuurders richting 70 gaan of deze leeftijd al gepasseerd zijn. Rob is jong, 64 jaar, zijn toetreden heeft de gemiddelde leeftijd van ons bestuur aanmerkelijk kunnen verlagen, en wel van 70 naar 66,6 jaar! Veel belangrijker, Rob is enthousiast en zit vol ideeën en wat ook heel belangrijk is, hij wordt daarin gesteund door partner Yvonne.

Een hoogtepunt van 2017 was het jubileum, 35 jaar AOCN met veel deelnemers. Het Teutoburgerwald was de perfecte lokatie om dit festijn te vieren, een mooi hotel en een prachtig landschap ideaal om onze auto's uit te laten. Het geheel werd ondersteund door een lokale Oldtimer Club 'British Fun Drivers' die ons de mooiste wegen in deze omgeving hebben laten berijden.

Ook de andere evenementen zoals Hare Drive, Eagle Rally en Indian Run mochten zich verheugen op een meer dan normale opkomst. Rob en Yvonne die tijdens de Eagle Rally een bezoek aan kasteel de Haar hadden georganiseerd en Joran en Agnes die ons een fantastisch weekend in Drenthe hebben geboden. Last but not least de High Tea. Roel en Nel Bijl hadden Rucphen in West Brabant gekozen voor de High Tea. 40 Alvis adepten waren daar aanwezig. Een pluim voor hen die vele kilometers moesten maken om hierbij aanwezig te zijn. Om er een paar te noemen: Joran en Agnes uit Assen, Pieter en Melanie uit Wolvega, Uwe en Martina uit Bad Neuen-Ahr, Manfred en Christa uit Altenstadt in Hessen. Zoals jullie kunnen lezen de: AOCN leeft!

Wij sluiten het jaar met een tevreden gevoel en verheugen ons op het nieuwe Alvis jaar 2018.

Namens mijn medebestuurders André en Rob wens ik jullie hele fijne feestdagen, een goed uiteinde en een gezond, gelukkig en voorspoedig 2018. Ik zou het fijn vinden jullie weer spoedig te ontmoeten.

Jullie Voorzitter,

Anton Brouwers



Chairman's Column



1982 - 2017

Liebe Leser dieser Kolumne

Es ist wieder soweit, das letzte Triangel für 2017 liegt vor Euch. Also noch ein Blick zurück über das, was sich in diesem Jahr so abspielte. Es gab eine Änderung in der Zusammen-setzung des Vorstands. Jan Maarten fand, dass es nach 8 Jahren als Schatzmeister des AOCN Zeit wurde, sein Kassenbuch an ein jüngeres Finanzgenie zu übergeben. Derweil ich das schreibe muss ich lachen. Warum wird in unseren Club stets das Wort "jünger" gebraucht? Kommt das daher, dass die Schreiber dieser Sorte von Texten, die Ihr nun lest, stets älter werden? In jedem Fall musste der Vorstand nach einem Ersatz für Jan Maarten auf die Suche gehen; fürwahr keine einfache Aufgabe. Eine Erläuterung muss hier gemacht werden. Wir, Andre', Jan Maarten und ich pflegen eine Vorstandsform, bei der das Telefon eine sehr wichtige Rolle spielt. Als gut eingespieltes Team konnten wir ohne stundenlange Versammlungen den AOCN führen. Wie es sich für einen guten Vorstand gehört, waren wir bei fast allen Veranstaltungen anwesend und nutzten dabei die Gelegenheit um zu dritt zu überlegen. Ein neuer "junger" Schatzmeister sollte sich in diese Arbeitsweise einfinden können. Nach Hin- und Her-Überlegungen hat man dann ein paar Namen von Mitgliedern, die den Vorstellungen nahe kommen. Und Oh Wunder, bei dem ersten auf der Liste ist es gleich ein Volltreffer. Rob van Tuijl erklärt sich bereit, die schwere Aufgabe von Jan Maarten zu übernehmen. Er erfüllt die gestellten Kriterien: einen finanziellen Hintergrund, Enthusiast und "jung". Jung ist natürlich ein relativer Begriff, wenn andere Vorstandsmitglieder in Richtung 70 gehen oder dieses Alter bereits passiert haben. Rob ist jung, 64 Jahre, sein Einstand hat das durchschnittliche Alter unseres Vorstands merklich verlagert von ca. 70 auf 66,6 Jahre. Viel wichtiger ist, sein Enthusiasmus, er ist voller Ideen und was ebenfalls sehr wichtig ist, er wird darin bestärkt durch seine Partnerin Yvonne.

Ein Höhepunkt von 2017 war unser 35 jähriges Jubiläum mit zahlreichen Teilnehmern. Der Teuto-burger Wald war der perfekte Ort, um dieses Fest zu feiern. Ein schönes Hotel, eine prächtige Land-schaft, ideal um unsere Autos auszuführen. Die Veranstaltung wurde unterstützt durch einen lokale Club, den 'British Fun Drivers' der uns die meisten Wege in dieser Umgebung vorbereitet hat. Auch die anderen Veranstaltungen wie Hare Drive, Eagle Rally und Indian Run erfreuten auf größeren Zuspruch. Rob und Yvonne hatten anlässlich der Eagle Rally einen Besuch im Kastell de Haar organi-siert, Joran und Agnes boten uns ein phantastisches Wochenende in Drenthe. Und zu guter Letzt der High Tea. Roel und Nel hatten Rucphen im West Brabant dafür ausgewählt. 40 Alvis Liebhaber waren dort anwesend. Ein Lob für die, die dafür viele Kilometer zurücklegen mussten, nur um ein paar zu nennen: Joran und Agnes aus Assen, Pieter und Melanie aus Wolvega, Uwe und Martina aus Bad Neuen-Ahr, Manfred und Christa aus Altenstadt in Hessen. Wie Ihr lesen könnt : Der AOCN lebt!

Wir schließen dieses Jahr mit einem zufriedenen Gefühl und freuen uns auf das neue Alvis-Jahr 2018. Auch im Namen meiner Vorstandsmitglieder André und Rob wünsche ich Euch sehr schöne Festtage, einen guten Jahresausklang, Gesundheit und Glück für ein erfolgreiches 2018. Ich würde mich freuen, Euch recht bald wiederzusehen.

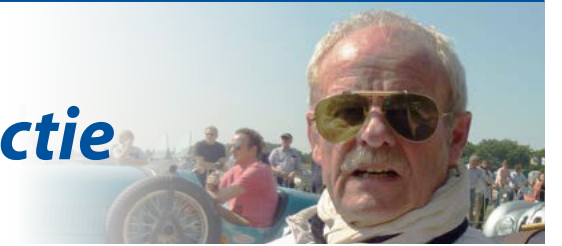
Jullie Voorzitter,

Anton Brouwers

Wir danken Manfred Fleischmann für das Übersetzen.



Van de redactie



Mensen, mensen, wat vliegt de tijd! Alweer bijna een jaar voorbij, ongelooflijk! Dit is de laatste Triangel van dit jaar, een jaar met vele goed bezochte bijeenkomsten. Dit jaar is ook ons ledenaantal weer eens toegenomen, we hebben een goede, ook internationale ontwikkeling doorgemaakt en zelfs jongere leden aan boord gekregen, die allen goed bezig zijn om "bejaarde" Alvissen weer op de weg te krijgen. Terug is de rubriek "Vraag en Aanbod" met mooie aan-biedingen en we hebben wederom leuke artikelen uit het verleden. Dank aan de mensen, die ons dit jaar geholpen hebben met het sturen van foto's, geschreven stukjes en het ver-talen van ... Kan ik ook volgend jaar weer op uw hulp rekenen? Graag weer uw copy, advertentie's of artikelen inzenden naar de redactie, alles is welkom.

We gaan op naar een nieuw jaar met al in Januari de beurs Interclassics in MECC Maastricht, een Jaarvergadering, een spannend nieuw seizoen Formule 1 en vele gezellige bijeenkomsten en ritten van onze Alvis Club.

Ik eindig mijn voorwoord met jullie allemaal hele fijne feestdagen toe te wensen, hogere opkomsten bij onze evenementen, en een heel goed 2018, niet alleen persoon-lijk maar ook ALVIS gerelateerd.

Veel leesplezier,

Hans van Tongeren

MARCH 12, 1948 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.

High Tea met de Alvis Club



door Hans Noordhoek



Zondag 19 november was het weer zo ver. De laatste club bijeenkomst van onze Alvis Club in 2017. Dit jaar georganiseerd door Roel en Nel Bijl.

De zon scheen, maar er waren ook wat donkere wolken, prachtig weer voor een High Tea in een Engelse sfeer. Le Jardin was makkelijk te bereiken, hoewel ik toch van een paar deelnemers gehoord heb dat ze te ver doorreden en moesten keren. Iedereen was het er over eens, dat Le Jardin een prachtige gelegenheid is op een mooie locatie. De bomen in herfstkleuren zorgden als toegift voor een indrukwekkend kleurspel. Dat kleurspel heb ik met een herfst rode Alvis dan maar compleet gemaakt door hem voor de zaal te parkeren.



De opkomst was met 38 personen bovengemiddeld hoog en ze kwamen van verre. Uit Duitsland, Limburg en het hoge Noorden. Er waren gelukkig ook, naast onze nieuwe leden, veel leden, die we op onze ritten tegenwoordig wat minder zien. In een geanimeerde sfeer was iedereen dan ook meteen met iedereen in gesprek. We startten met wat kleine en goed belegde sandwiches en een garnalen cocktail, maar kregen meteen de waarschuwing, dat er nog een warm gerecht kwam en ook een dessert. Duidelijk was dat de dames elkaar opzochten en de heren bleven ook wat meer in elkaars gezelschap. Hoe zou dat toch komen?



De tweede ronde van de High Tea was bijzonder. Het warme gerecht was namelijk vlees, gamba's en geitenkaas. Niet zo als ik een High Tea heb leren kennen, maar wel erg lekker. Het werd dan ook bij velen tijd voor een glaasje wijn. Het dessert bestond uit diverse chocolade achtige lekkernijen en een schijfje bavarois. Kortom de culinaire verzorging paste goed bij de naam, die Le Jardin

heeft hoog te houden, maar ook bij de stijl van een Alvis. Roel en Nel, dit hebben jullie perfect georganiseerd en uit het applaus na het dankwoord van Anton blijkt dat velen daar zo over denken. Gezien de afstand, die voor de meesten toch veel langer was dan voor Yvonne en mij, werd het te snel tijd om de thuisreis aan te vangen. Na allemaal afscheid van elkaar



genomen te hebben liep de zaal langzaam leeg. Bij het afscheid stonden er voor iedereen twee thee buideltjes klaar versierd met het club logo en aangeboden door Nel en Roel.

De terugrit naar Prinsenbeek in de regen en in het donker heeft mij wel duidelijk gemaakt, dat het rijden in een moderne auto toch wel erg veel gemakkelijker is bij moeilijke omstandigheden dan rijden met mijn Alvis. Voor de verre rijders was een moderne auto dus een prima alternatief





Even voorstellen:

**Beste Clubleden,
Mijn naam is Pieter van der Meulen, samen met mijn partner Melanie van Venrooij met wie ik al weer 17 jaar gelukkig samen ben, heb ik in 2014 een Alvis TA21 Saloon uit 1953 aangeschaft. Het betreft een ambitieus restauratie project.**

Beiden zijn we 38 jaar oud en wonen in het dorp Wolvega in Friesland. Melanie is werkzaam als bedrijfsleidster bij een bouwmarkt in de regio en zelf ben ik werkzaam als chauffeur bij een groot internationaal transport bedrijf. Mijn liefde voor oldtimers was er al van jongs af aan. Op mijn 19e kocht ik mijn eerste klassieke auto, een Studebaker Hawk uit 1961.

Hoe we bekend werden met het automerk Alvis Op een mooie dag in Juni van 2014 kwam ik bij een goede vriend van me in zijn loods terecht waar hoofdzakelijk oldtimers van Italiaanse merken staan. En daar... in een hoek van de loods stond een deels gedemonteerde Alvis TA21 Saloon omringd door een aantal kratten met onderdelen en plaatwerk van een afwijkende kleur. Ik kende het automerk Alvis niet, maar de auto deed me wat. Ik vond het een auto met een ontzettende mooie vorm en ik was meteen verkocht. Ik heb mijn vriend gevraagd wat voor bedoelingen hij had met de Alvis. Hij vertelde me, dat hij de auto had ingeruild en dat hij er nog geen plannen mee had. Maar... als ik interesse had, dan mocht ik het project wel overnemen. De Alvis was immers een buitenbeentje tussen al die Italiaanse raspaarden. Dan was het nu tijd om mijn partner te overtuigen van dit project. De volgende dag heb ik Melanie meegenomen naar de loods om eens een kijkje te nemen bij al dat moois wat daar stond, in de hoop dat de Alvis haar zou opvallen.

We liepen door het pand waar de auto stond tussen alle andere auto's. Bij de eerste aanblik van de Alvis zei ze ,, Die daar, dat vind ik een mooie auto". Mooier kon het niet! En zo werd de Alvis TA21 Saloon ons nieuwe project. De eerste periode na aanschaf heb ik een aantal boeken gekocht waaronder het boek Alvis three litre in detail geschreven door David Culshaw. Dit boek heb ik intensief "doorgespit" en daarna ben ik samen met mijn vader begonnen met het opbouwen en compleet maken van de auto. Tijdens de opbouw kwam er een tweede Alvis TA21 Saloon uit 1952 op mijn pad. De auto was 27 jaar lang opgeborgen in een donkere berging in Den Helder. De auto was ook gedeeltelijk gedemonteerd en had een slechte carrosserie. Maar... de motor zat er nog in en deze had Matching Numbers. Bij thuiskomst deden we de ontdekking dat de kofferbak van de Alvis vol zat met onderdelen. De auto bleek nog helemaal origineel en helemaal compleet te zijn. Met deze auto had ik alle onderdelen in handen om ons project meer dan compleet te maken en de



De kratten met onderdelen en plaatwerk met een afwijkende kleur die bij de auto zaten.

De toestand van de Alvis bij aanschaf in 2014.

auto klaar te maken voor een kentekenkeuring. De Alvis is in het voorjaar van 2016 voorzien van een Nederlands kenteken, en we zijn daarna gestart met de grondige restauratie. Momenteel wordt de motor gereviseerd en de benodigde onderdelen zijn overgekomen uit Engeland.

We gaan er van uit binnenkort wederom op een evenement van de AOCN aanwezig te kunnen zijn en we hopen dan kennis te maken met meer leden van de AOCN. Onze hoop is dat er leden zijn



Links: Onze andere Alvis TA 21 bij thuiskomst uit Den Helder.

Boven: De Alvis grotendeels opgebouwd en klaar voor een kenteken keuring bij de RDW in Heerenveen.

Onder: Ons Alvis project met ons beiden op de achtergrond. Dit is de staat van de auto op het moment. De motor is verwijderd en wordt momenteel gereviseerd.

die het leuk vinden om ons te helpen aan informatie en ons tips kunnen geven over de restauratie van onze Alvis. De restauratie zal nog geruime tijd in beslag nemen, maar alle mooie dingen komen langzaam ... heb ik wel eens gehoord. Een aantal werkzaamheden die moeten gebeuren aan de auto kunnen we gelukkig zelf of met een helpende hand van goede vrienden en kennissen die al geruime tijd res-

taureren. Tips en goede raad zijn altijd van harte welkom! We hopen de komende tijd kennis met u te kunnen maken op één van de evenementen van de AOCN. Graag tot ziens.

Met hartelijke groeten,
Pieter en Melanie.





Alvis Coachbuilders - deel 4

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 hier over auto's van onze eigen clubleden.

Deel 4 uit de serie betreft:

CARBODIES - uit Coventry

Carbodies is een van de firma's in de coachbuilding business die het lang heeft volgehouden.

Opgericht in 1919 in Old Church Road, verhuisde de firma in 1928 naar Holyhead Road tegenover de Alvisfabrieken.

Een van hun eerste klanten was dan ook Alvis waar zij carrosserieën voor o.a. de 10/30, de 12/50 en de 12/60 maakten. Ook M.G. hoorde bij de grotere klanten. Carbodies kwam de crisisjaren redelijk goed door dankzij goede relaties met de Roots-Group waar zij met name dropheads voor de Hillman Minx maakten. Ook Rover was een belangrijke klant, als ook Railton voor saloons en dropheads.

Na de oorlog toen de productie van personenauto's weer opgepakt kon worden kreeg Carbodies een groot contract voor het maken van de Londense taxi's. Dit was mede te danken aan het grote aantal staalpersen die uit de oorlogsjaren waren overgebleven waardoor met de productie meteen kon worden

begonnen. Hierbij speelde ook een probleem van de Alvisfabrieken. Direct na de oorlog was er een groot tekort aan staal. Daarom werd door de toenmalige regering toewijzing van staal gekoppeld aan de hoeveelheid export.

Dit in verband met de broodnodige buitenlandse deviezen. Chassis werden er voldoende geproduceerd, de Alvis TA14 was een goedverkopende auto maar de productie van carrosserieën kon dit tempo niet bijbenen.

Met name Mulliners leverde bij lange na niet genoeg saloons af waardoor het maken van dropheads extra aandacht kreeg om het overschot aan chassis weg te werken. Orders werden in 1947 geplaatst bij Carbodies die helaas



TA14 DHC van Ab van Egmond. In uitstekende staat, hier op British Cars & Lifestyle.

maar beperkte mogelijkheden had. Zo werd ook Tickfords benaderd maar gezien hun relatief hoge prijs voor hun luxe afwerking ontstond er ook ruimte voor een wat eenvoudiger uitvoering tegen een lagere prijs. Dit bleek voor Carbodies een succes want de kwaliteit was uitstekend en hun drophead coupe's verkochten goed – 400 stuks werden door hun gemaakt.

Naast werk voor Alvis werden ook voornamelijk dropheads gemaakt voor Hillman, Austin, Ford en Lanchester. Carbodies maakte in de jaren vijftig en zestig diverse dropheads van de Fords Consul / Zephyr / Zodiac als ook van de Austin Somerset / Hereford en de Daimler Conquest.

Ook maakten zij in de jaren zeventig de Triumph 2000 Estate met een totaal van 22.000 stuks! Uiteindelijk werd met de traditionele coachbuilding gestopt en legde men zich uitsluitend toe op het bouwen van taxi's, de beroemde Austin FX4.

In 1973 werd Carbodies gekocht door Manganese Bronze Holding en in 1998 werd de naam Carbodies vervangen door de nieuwe naam The London Taxi Company. Sinds 2010 werkt men samen met de Chinese autofabrikant Geely Automotive in Shanghai waar men de London taxi's maakt voor de export en onderdelen voor de thuismarkt.



Prachtig gerestaureerde TA14 DHC van Guido Hauptmann



Boven: de zwarte TA14 DHC "Droppie" van Martin van der Velde. Helaas al vele jaren in opslag/restauratie.

De groene TA14 DHC van Anton Brouwers. Ook sinds enige jaren in restauratie.





Een unieke vondst!

Het begon met een mailtje van mijn broer met de mededeling dat hij op marktplaats een aanbieding foto's van Alvis op de RAI in 1954 had gezien. Hij heeft bij deze mail een paar kopieën meegestuurd waaronder een foto van een Alvis op het ijs bij Marken. Bij het zoeken op marktplaats kwam ik de RAI foto's tegen die bij mij al bekend waren. De foto van Marken stond er echter niet bij. Na verder zoeken vond ik nog een aanbieding op marktplaats waar alleen deze foto (ansichtkaart) aangeboden werd.

De achterzijde van de ansichtkaart toont de tekst: POST CARD BRITISH MADE, en handgeschreven "Marken" Ik heb een bod uitgebracht waar een paar keer met een paar euro's overheen geboden werd. Uiteindelijk was ik de hoogste bieder.

Bij mij zijn er vrijwel geen foto's van Alvis in Nederland uit deze periode bekend, de Alvis 12/50 TG Sportsman Saloon met een Carbodies carrosserie op deze foto moet in een strenge winter zijn gemaakt waarschijnlijk op het ijs van de gouwzee voor Marken. Deze 12/50 Alvissen werden rond 1928 – 1929 geproduceerd. Voor 1932 was het IJsselmeer nog Zuiderzee en zout water met eb en vloed wat moeilijk dichtvriest, de foto is dus waar-

schijnlijk van na 1932 toen de Zuiderzee IJsselmeer was geworden door de sluiting van de afsluitdijk, en daarmee een zoetwatermeer was geworden. Het zou de winter van 1934 geweest kunnen zijn maar misschien ook later die van bijvoorbeeld 1947.

Zou het filmpje wat toen gemaakt is nog bestaan? De cameraman heeft een camera met opwindmechaniek, op zich ook al bijzonder in die tijd. Gezien het feit dat iedereen in klederdracht op deze foto staat, geeft aan dat de lokale bevolking van Marken rond de Alvis staat, en Marken nog een eiland was en alleen bereikbaar per veerboot. Het kenteken lijkt op het oude provincie kenteken welke tot 1951 zijn uitgegeven, maar is door het spatbord niet geheel goed zien, bij bestudering met een loep kan ik kenteken M-13386 of M-13886? lezen, dit zou een kenteken uit Gelderland zijn. Het dichtstbijzijnde kenteken wat ik heb kunnen achterhalen is M-13349 van L.H. van Wamel uit Echteld. Gezien het feit dat de post card een British uitgave is lijkt het ook waarschijnlijk dat een Engelse toerist de eigenaar is. Maar wie gaat er nou in de 30er jaren in de winter met een Alvis naar Marken? Of iemand met familie in Nederland, of een ijsliefhebber? Misschien kom ik er ooit nog eens achter.

Ik was benieuwd hoe de verkoper wist dat het om een Alvis ging, een autokenner? En hoe hij in het bezit was gekomen van deze ansichtkaart. Hieronder volgt zijn antwoord:

Hallo André,

Ik kwam deze fotokaart onlangs tegen -tijdens onze vakantie- op een curiosamarktje in Maastricht. De verkoper wist alleen te vertellen: "Komt uit een inboedel".

Aanvankelijk dacht ik dat de oude auto een Ford was en zo stond dat toen ook op Marktplaats. Een bezoeker op Marktplaats maakte mij attent op het feit dat het hier ging om een Alvis. Hij/zij (schuilnaam) adviseerde mij, omdat het om een Engels merk ging, om de fotokaart te plaatsen op Ebay. Omdat ik geen handelaar ben, heb ik dat niet gedaan, maar alleen de naam op Marktplaats gewijzigd.

Erg leuk om te vernemen dat deze fotokaart straks zo goed terecht komt. Je krijgt van mij een mailtje als hij op de bus gaat.

*Met vriendelijke groet,
Richard Hilhorst.*

Wie weet komt er nog een vervolg met meer wetenswaardigheden. André Hillebrand

Wat is Nederland groot, maar vooral mooi Indian Run, september 2017

door Rob van Tuijl

Het heeft lang geduurd, maar eindelijk een tourrit in het noorden van het land. Deze rit werd georganiseerd door Joran en Agnes van Nimwegen en voerde ons door de provincies Drenthe (geen hunebed gezien) en Friesland. Maar eerst naar de startplaats Westerbork alwaar de Abdijs "de Westerburcht" ligt.

Eerst iets over deze abdijs. Abdijs de Westerburcht ligt in de Drentse plaats Westerbork. Het complex bestaat uit een groot café, een internationaal sfeer restaurant, drie serres en een mooie bar. Ook wordt het terras al jaren opgenomen in de top 100 beste terrassen van Nederland!

De menukaart is volledig geïnspireerd op het kloosterleven, waarbij gebruik wordt gemaakt van streekproducten uit Drenthe.

Abdijs de Westerburcht ligt in een schitterende omgeving met vele bossen, fietsroutes en bezienswaardigheden, zoals de beroemde diertuin in Emmen, de TT en motorraces in Assen en het bloemenmuseum Hortus in Haren. Vele culturele bezienswaardigheden zoals Kamp Westerbork en het Drents Museum liggen in de buurt. Tot zover een kleine uiteenzetting over deze abdijs.

Zo'n 10 auto's namen deel aan deze rit en kwamen uit het zuiden, midden en oosten van het land. Dit was dus voor enkelen vroeg opstaan om op zondagmorgen 10.15 uur aanwezig te zijn, maar wat geeft het, zo heb je wel iets aan je dag.



Na de beroemde koffie met gebak en uitleg van de rit, die door Joran werd gepresenteerd, mochten we de ritbeschrijving in ontvangst nemen.

Om 11 uur zaten we in de auto's en ging de rit van start op weg naar het lunchadres 'Herberg De Fazant'.

De route ernaar toe voerde ons door bossen en heidevelden. Het is bijna niet onder woorden te brengen, (doe ik dus ook niet, had je maar mee moeten gaan) zo mooi ons land daar is en zeker met het mooie weer tot nu toe.

Dit is genieten pur sang. Te snel hadden we onze lunchplek bereikt in het plaatsje Oude Molen, provincie Drenthe.

Over de historie van deze herberg kon ik niets vinden op internet. Wat nu volgt heb ik van hun eigen site: "We zoeken tegenwoordig allemaal een plek om even alles achter je te laten en te genieten van de omgeving en elkaar. Herberg de Fazant, een proeverij-restaurant middenin het met vijf sterren bekroonde Drentse Aa natuurgebied is



Jufferen Lunsingh'. Het mooie weer, landschap en de bezienswaardigheden trokken aan onze ogen voorbij en bleven ons maar verwennen tijdens de rit naar het theehuis. Kappen van de DHC's gingen omlaag, hoofden werden rood en het haar ging door de war. Voor degene die niet in het bezit waren van een DHC was dit knap balen maar zoals altijd, onze tijd komt wel.

Eerst iets over dit prachtige pand.

Als u het historische pand van De Jufferen Lunsingh binnenstapt, heeft u het gevoel in een andere tijd terecht te komen. Het kost weinig moeite om je voor te stellen hoe mensen uit vroeger tijden hier hebben geleefd en gewerkt. Je ziet de dames borduren in de brede vensterbanken, je ruikt de worsten die boven de haard gedroogd worden.

1700 - Vijf vrijgezelle zusters

In het oorspronkelijke huis, het gedeelte waar nu de Cognackamer en de keuken zijn, woonden van 1724 tot 1780 vijf vrijgezelle zusters: de jufferen Lunsingh. Een muuranker in een van de gastenkamers herinnert



zo'n plek. Daar waar de natuur en al haar schatten hoog in het vaandel staan. dit is ook de reden waarom we zoveel mogelijk gebruik maken van eigen producten en ingrediënten uit de streek."

Setje 3-liters in de startblokken na een heerlijke lunch. Linksonder: veel bekijks bij de aanwinst van clublid Philip de Haseth Möller.

ons aan die tijd. Toen Henrica in 1780 overleed, ging het bezit over op de kinderen van hun enige getrouwde zuster Annegien.

1800 - Burgemeester

In het begin van de negentiende eeuw kwam de boerderij in het bezit van de welgestelde notaris en burgemeester

De lunch was werkelijk fantastisch. Volop keus en tegen betaalbaar prijzen. Een aanrader. Nadat een ieder van de lunch had genoten gingen we verder met de rit en op weg naar de theestop in het Landhuishotel Restaurant 'De





Johannes Tonckens. Die bouwde voor het bestaande woonhuis een groot voorhuis.

1900 - Het Witte Huis

In het begin van de twintigste eeuw werd de grote schuur en het kubusvormige landhuis in Engelse stijl eraan vast gebouwd. Aan dit landhuis ontleent het Witte Huis haar bijnaam.

2000 - De Jufferen Lunsingh

In 1999 heeft Wyncko Tonckens, zelf opgegroeid in de boerderij naast Het Witte Huis, het landhuis gekocht. Hij bracht het monumentale pand samen met zijn vrouw Ellen Drenth terug in de oorspronkelijke staat en vestigde er Landhuishotel Restaurant De Jufferen Lunsingh. Veel sprekende details uit de verschillende tijden zijn bewaard gebleven. Zo kunt u volop genieten van de schouwen, vensterbanken, balken, houten vloeren, oude kasten en grote schouw met rookhaken. Interessant nietwaar?

In een wel hele grote kring zaten we te genieten van onze consumpties en gezellig te kletsen. Gezellig kent geen tijd is het gezegde, maar de tijd liep maar door en we moesten toch langzaam aan de laatste etappe van de rit beginnen. Deze ging door de provincie Drenthe en Friesland en we konden ongeveer



een uur genieten van wederom een schitterend landschap. Alleen was dat uur niet voor iedereen even schitterend. De laatste 15 minuten moesten de DHC's als een razenden de kap sluiten en was het voor de anderen rustig toekijken. Ik moet zeggen, er werden records verbroken in het sluiten van de kap. Wat een bui.



Even later was de tourrit ten einde en waren we gearriveerd bij het startpunt, de Abdij Westerburcht.

Aldaar werden Joran en Agnes door onze voorzitter bedankt voor het organiseren van de rit en kregen ze zoals gebruikelijk, en in dit geval, een 2-luik overhandigd als herinnering aan deze rit. Na nog wat napraten, lachen en drinken gingen enkelen weer naar huis en bleven de anderen daar overnachten.

Zo kwam er een einde aan deze prachtige rit in het noorden van ons land. Joran en Agnes, fantastisch georganiseerd en bedankt.



Rijden in de kou



door Hans Noordhoek

Recent mocht ik weer eens rijden met mijn TA21 in de kou, onder de 10 graden. De Alvis startte gelukkig meteen en had er ook zin in.

Zeker als het buiten zo koud is, is warm rijden met de TA21 echter zeer noodzakelijk. De oliedruk is dan bij mijn TA21 stationair al bijna 50 PSI. De oliepomp pompt de olie naar de krukas en naar de tuimelaaras. Als de olie te koud en dus visceus is, loopt hij te langzaam terug van uit de kop naar het carter en verzamelt zich dan onder het kleppendeksel. Het gevolg is mogelijk een te laag niveau in het carter met



als eventueel gevolg een wegvallende oliedruk. Zeker als je dan ook nog redelijk snel een bocht maakt en de olie in het carter naar één kant wordt geduwd.

Geloof me, dit heb ik echt meegemaakt met een uitgelopen bigendlager als gevolg.

Kortom ik houd mijn oliedruk op 50 PSI maximum (dat is nog voor het drukontlastventiel opent) en dan rijd je vanzelf de goede snelheid. Al vlug merk je dat je bij de zelfde oliedruk steeds sneller kan gaan rijden.

De Alvis fabriek heeft overigens al lang geleden geadviseerd om de max. streep op de oliepeilstok met 3/8 inch te verhogen met vergelijkbare ervaringen als reden.

In het voorjaar geveild door Bonhams

Ingezonden door Coen van der Weiden

Lot 75
1961 ALVIS TD21 DROPHEAD COUPE,
Coachwork by Park Ward Ltd

Originally the property of Group Captain Sir Douglas Bader, DSO, DFC
Sold for £91,100 (€103,540) inc. premium

- 1961 Alvis TD21 Drophead Coupé
- Coachwork by Park Ward Ltd
- Rare and desirable soft-top variant
- Matching chassis and engine numbers
- Restored in the mid 2000s
- Recent concours winner



This Alvis was exactly the sort of car that would appeal to fighter pilot Douglas Bader, who purchased '27 CLF' new in September 1961. One of the RAF's most famous flyers of WW2, Bader had lost both his legs in a flying accident in December 1931 but recovered and flew again in the Battle of Britain, only to be shot down over France in August 1941. Despite his physical handicap, he made several escape attempts and eventually was confined in

the notorious Colditz Castle. Released from captivity in 1945, he left the RAF in 1946 with the rank of Group Captain, and resumed his peacetime career in the oil industry. He was knighted in 1976 and died in 1982, aged 72. Appropriately, Douglas Bader is commemorated by a unique statue at the Goodwood Flying Club, formerly RAF Westhampnett, from where he had taken off on his last mission in 1941.



Eddie Hertzberger
de enige Nederlander die ooit een Grand Prix won

Leven en carrière van een vergeten held

Door Mattijs Diepraam

Inleiding: De Stichting Vintage Cars and Castles organiseert jaarlijks de Rit om de Herzberger Trofee opgedragen aan deze Nederlander. Alleen voor auto's van voor 1945. Enkele van onze clubleden doen hier graag aan mee.

Jos Verstappen de succesvolste Nederlandse coureur aller tijden? Of toch één van de drie L'en: Van Lennep, Lammers, Luyendijk? Max Verstappen won recent op fantastische wijze een Grand Prix. Maar ene Eddie Hertzberger was de eerste! In 1936, in het Belgische Chimay. De Grand Prix des Frontières was weliswaar een B-evenement, maar stond open voor Grand Prix-auto's van die tijd. Wie was deze pionier van de Nederlandse circuitracij? Zijn GP-carrière blijkt deel van een veelbewogen leven. Maak kennis met deze vergeten held van de Nederlandse autosport.

Grand Prix-pionier

België was in 1902 het eerste land dat een circuit organiseerde. Spa-Francorchamps behoort tot de oudste circuits ter wereld.

De circuitracij kent kortom bij onze zuiderburen een lange traditie, die uiteindelijk GP-win-



diverse GP-circuits van Europa. Van die wereld wilde hij deel uitmaken.

De aanschaf in 1934 van een MG K3 Magnette maakte dat mogelijk. Samen met zijn trouwe monteur Jacques van der Pijl perfectioneerde hij de Britse lichtgewicht tot een verfijnde racemachine. Natuurlijk kon hij het daarmee niet opnemen tegen de Mercedesen, Auto Unions en Alfa Romeo's van die tijd. Maar Hertzberger was zich goed bewust van zijn mogelijkheden: er waren genoeg

GP's van minder statuur, waar de toppers niet kwamen opdagen. De MG was bovendien in een handomdraai van spatborden te voorzien, zodat Hertzberger ook kon deelnemen aan zijn andere grote liefde: Le Mans.

De Nederlanders die voor de oorlog deelnamen aan een GP, zijn op de vingers van één hand te tellen. John van Hulzen was testrijder voor Bugatti en werd zo de eerste Nederlander in een GP-auto. Hans Herkuleyns was minder gefortuneerd dan Hertzberger en reed daarom met eenvoudiger materiaal – of een tweedehandsje, want hij nam de K3 van Hertzberger over toen

die zijn helm aan de wilgen hing. Als MG-rijders reden Herkuleyns en Hertzberger vaak wel dezelfde evenementen – zo ook in 1936, toen ze naar het Waalse Chimay afreisden voor de Grand Prix des Frontières. Het werd een slijtageslag. De snellere auto's van Ruesch, Legat en Barowski haalden het einde niet, waardoor Eddie Hertzberger opens aan de leiding reed, verstandig sturend als altijd. 'Rijd met het hoofd, niet met het gaspedaal', zo was zijn motto. Met ruime voorsprong reed hij de wedstrijd uit. Nederland was in bezit van een Grand Prix-winnaar.

Met de Bentley deed hij mee aan onder meer de befaamde Dumonceau Bekerritten. Die auto legde de kiem voor het circuitraceren.



De jonge Eddie lachend naast zijn FN Sport tijdens de Rally Monte Carlo van 1928.

naars opleverde als Jacky Ickx en Thierry Boutsen, maar ook een klassiek evenement van internationale allure: de 24 uur van Spa.

Nederland heeft die luxe nooit gekend. Pas vanaf 1948 bezit Nederland een eigen circuit: Zandvoort. Het lag dus niet voor de hand dat vooroorlogse landgenoten zich met de circuitsport gingen bezighouden. Maar Eddie Hertzberger was een man van de wereld. Als erfgenaam van een van de grootste textielindustriëlen van Nederland, zo niet Europa, kwam hij nog eens ergens. Hij nam deel aan buitenlandse ritten en rally's, hij bezocht Le Mans en de



Eddie trots in zijn Lancia Lambda tijdens de Mado Snelheidswedstrijd van Dordrecht in 1931.

internationaal bekendste tak van autosport: de circuitracij. Wie in Nederland in competitie wilde 'autorennen', kon eigenlijk niet anders dan zich inschrijven voor de vele rally's en uithoudingsritten die Nederland en omliggende landen rijk waren.

Zo begon ook Eddie Hertzberger aan zijn autosportcarrière. Zijn allereerste rit was de 24-uurs betrouwbaarheidsrit van Roermond, in 1927, waaraan hij deelnam in

zijn FN Sport, bijgenaamd 'De badkuip'. Hoe kwam hij aan deze auto van Belgische makelij?

Vader Herman begon aan het begin van de 20e eeuw een Rotterdamse afspitsing van de confectiefabriek van grootvader Emanuel, oprichter van de N.V. Em. Hertzberger's Confectie- en Textielfabrieken. Maar Herman is al snel zo

succesvol dat zijn fabriek in 20 jaar uitgroeit tot een van de grootste textielfabrieken van Europa.

In de Eerste Wereldoorlog boert hij goed door vanuit het neutrale Nederland uniformen te leveren. Daarna blinkt hij vooral uit in herenkleding en matrozenpakjes. In 1923 zijn er duizenden man in dienst. Door die weelde kan Herman zijn zoon Edmond ('Eddie') alle ruimte gunnen voor diens autopassie, al moet Eddie wél zijn rol in de fabriek vervullen,

Voor het eerst in actie in de MG, Grand Prix Orléans 1935.

Hertzberger achter het stuur van de Aston Martin Speed Model, bij de start voor de Mille Miglia (Brescia, 1937).



In 1938 hield het plotseling op. Eddie had verkering gekregen met uitgever dochter Eleonore ('Lore') Katz. Het werd de tweede keer dat hij voor het leven koos in plaats van voor mogelijk kortstondige roem.

Hij stopte definitief, nadat hij eerder al een fabriekscontract van Alfa Romeo had afgeslagen.

Hij was het zich maar al te goed bewust: hij was een racende liefhebber die was voorbestemd om eens de fabriek van zijn vader over te nemen.

Rittenrijder

Zonder eigen circuit was de vooroorlogse Nederlandse autosport bijna volledig afgesneden van de



om klaar te zijn als opvolger. Herman kan er makkelijk begrip voor opbrengen: zelf is hij de eerste Nederlandse eigenaar van een Rolls-Royce.

Na de FN Sport koopt Eddie nog meer auto's. Er komen een Lancia Lambda, een Bentley en uiteindelijk ook een Aston Martin. Met de Lambda wordt hij in de jaren dertig een geregeld deelnemer aan de rally van Monte Carlo, net als andere vooroorlogse vaderlandse autosportheelden, zoals Maus Gatsonides, Bud Bakker Schut, Klaas Barendrecht en Karel Ton. Met de Bentley deed hij dichterbij huis mee aan onder meer de befaamde Dumonceau Bekerritten. Die auto legde de kiem voor het circuitracen, want hij deed ook mee aan de grasbaanraces van Beek.

Naast zijn circuitcarrière, die drie jaar zou duren, bleef Hertzberger deelnemen aan de grote straatwedstrijden, met name de Mille Miglia. Daarvoor zette Eddie op het laatst de Aston Martin in. De Mille Miglia van 1938 was zijn laatste grote deelname in wedstrijdverband: Eddie Hertzberger, die met een langeafstandsrit zijn carrière begon, sloot zijn raceloopbaan er ook mee af.

Oorlogsheld en levensgenieter

De familie Hertzberger kwam oorspronkelijk uit Duitsland, maar vestigde zich begin 19e eeuw in Eindhoven. Het is een vooraanstaande familie: het textielimperium van Eddies grootvader Emanuel is niet het enige wapenfeit van de Hertzbergers. De familie brengt – tot op de dag van vandaag – ook vermaarde wetenschappers en musici voort. Als vrijzinnige joden hielden ze zich niet heel erg bezig met hun wortels, maar ze moesten wel toen de nazi's in Duitsland de dienst gingen uitmaken en hun aandacht steeds meer over de grens richtten. Eddies vader Herman had een vooruitziende blik: ruim voor het uitbreken van de oorlog riep hij de familie bij elkaar. Hij bood aan om voor iedereen de reiskosten naar de VS te betalen. Geen enkel familielid ging op het aanbod in.

Eddies ouders en zus bleven het onheil gespaard. Zus Heddy was al in New York op het moment dat de oorlog uitbrak, vader Herman was in Parijs. Moeder Marie wist net op tijd naar Parijs te vertrekken. Vandaaruit voegden ze zich bij Heddy in Amerika. Eddie en Lore hadden minder geluk: vlak na de capitulatie mislukte een poging om op de laatste boot uit IJmuiden te springen. Daardoor bleef Eddie nog tot 1941 in Nederland, maar toen voelden hij en zijn vrouw Lore maar al te goed dat de grond echt te heet onder hun voeten werd. Bovendien wilde de ongedurige Eddie – tot op het bittere einde commandant op het luchtafweergeschut van Weesp – zich verdienstelijk maken voor Nederland. Ze besloten Engelandvaarder te worden, waarvoor inmiddels alleen nog de gevaarlijke route via Zwitserland en Spanje openstond.

Bij de gevaren die Eddie en Lore moesten doorstaan om in Spanje te komen, vielen de risico's van het racen bijkans in het niet. De tocht door België en bezet Frankrijk naar



MG rennerskwartier Monthéry.

Zwitserland was al enorm spannend, maar het lukte. Ze hadden er in alle rust kunnen blijven wonen, wat ze na de oorlog uiteindelijk ook deden. Toch bleef Engeland het doel. En dus volgde er nog zo'n avontuur, inclusief een drie dagen durende voettocht over de Pyreneeën. Eenmaal in Madrid werd Eddie ervan overtuigd dat zijn rol in Spanje lag en niet in Engeland. Als het lokale hoofd van de Nederlandse inlichtingendienst speelde hij samen met Lore een cruciale rol in het screenen en transporteren van Engelandvaarders, maar ook in het vrijkrijgen van de talloze Nederlanders in Spaanse gevangnissen: gestrande Engelandvaarders die door het regime van Franco als illegalen waren opgepakt, omdat het neutrale Spanje ten koste van alles de schijn van partijdigheid wilde vermijden. Om diezelfde reden was de reis naar Zwitserland enorm risicovol, maar als militair kon Eddie gelukkig niet terug over de grens worden gezet.

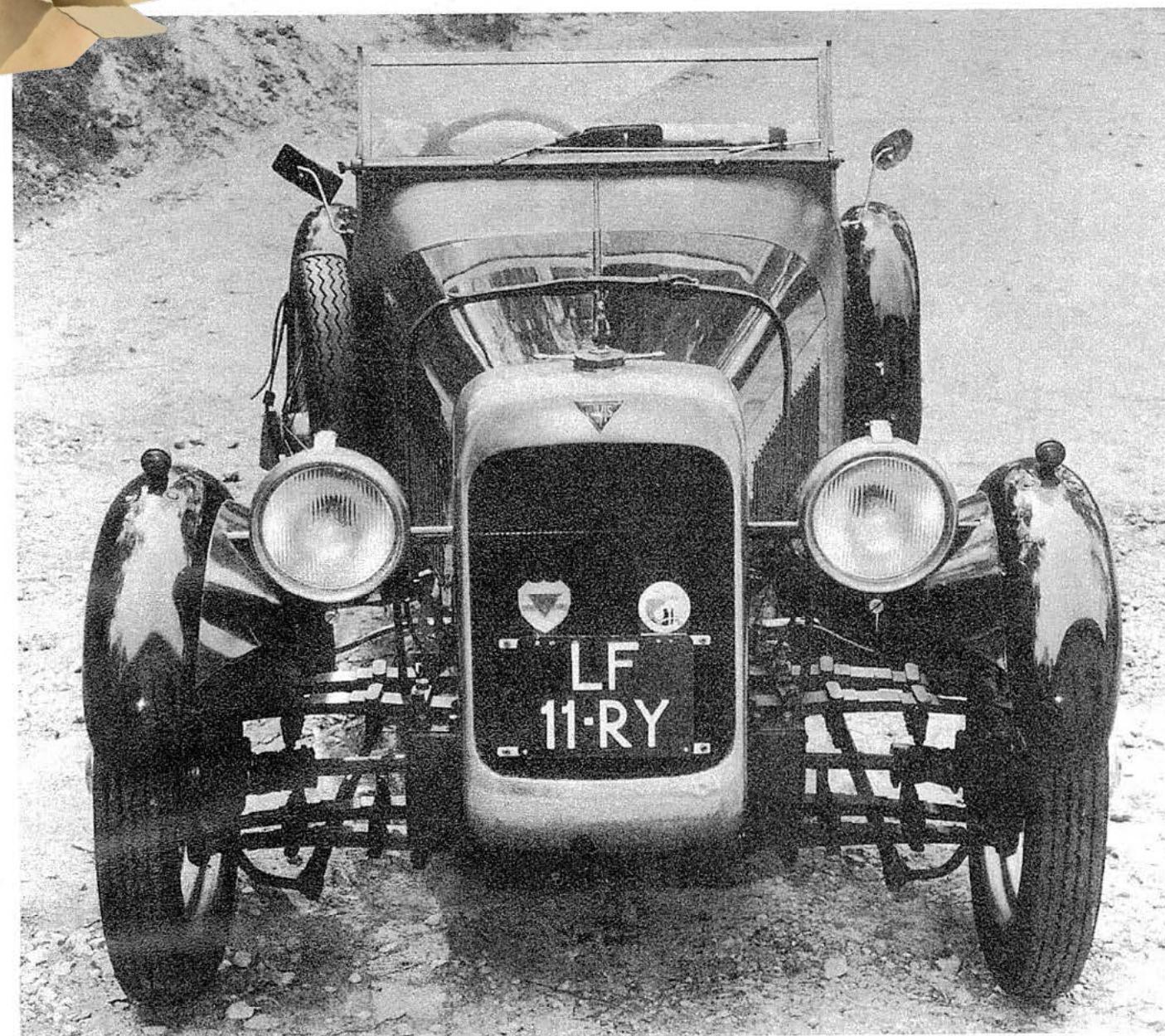
Voordat ze uiteindelijk naar Engeland vertrokken, speelden Eddie en Lore een belangrijke rol in het ontwarren van het Englandspeel, het grootste Nederlandse contraspionage-debacle van de Tweede Wereldoorlog.

Na de oorlog probeerde Hertzberger nog een bescheiden comeback te maken. Zijn vader was de eerste Rolls-Royce eigenaar van Nederland, zelf kocht hij als eerste Nederlander een Ferrari. Maar Lore overtuigde hem ervan dat die tijd was geweest. Hij was al ruiter, voor de oorlog bokste hij vijf keer per week. Nu pakte hij vol overgave het zeilen op.

Tot op hoge leeftijd zorgde hij uitermate goed voor zichzelf, zodat hij zijn vaardigheden als charmeur nooit nodeloos inzette. Als gastheer en kok blonk hij regelmatig uit. Het kledingimperium stortte in de jaren tachtig uiteindelijk in, door de toegenomen concurrentie uit lagelonenlanden. Maar Eddie Hertzberger bleef vrijgevig voor iedereen die het minder had dan hij. Want ook al genoot hij met volle teugen van het leven, voortdurend besefte hij hoe bevoorrecht en gelukkig hij was geweest.

De geesten van de 38 familieleden die de oorlog niet hadden overleefd, keken altijd over zijn schouder mee.

Uit de oude doos...



Der Alvis «Tadpole»

KEIN AUTO FÜR ALLE TAGE

Der 1924 auf den Markt gebrachte Opel 4 PS bekam, weil er grün lackiert war, schon bald den Namen Laubfrosch. Ein Alvis-Modell von 1925 wurde «Tadpole» oder Kaulquappe genannt, weil alle mechanischen Komponenten, also das gesamte Gewicht, über die Vorderachse montiert worden waren. Ein interessantes Modell, das aber kaum verkauft wurde.

Thomas George John, der 1919 in Coventry Autos zu bauen begann, die ab 1921 unter dem Namen Alvis berühmt wurden, war immer an etwas Ausgefallenem interessiert. Im Gegensatz zu den meisten Autofabri-

R. de la Rive Box

kanten stellte er praktisch alle mechanischen Teile für seine Wagen im eigenen Hause her. Viele davon waren von so durchdachter Konstruktion, dass er sie patentieren lassen konnte.

1922 wurde Captain George Thomas Smith-Clarke als technischer Direktor und Chief Engineer angestellt, der sich als ein überaus fähiger Mitarbeiter erwies. Die Firma baute Autos von überdurchschnittlich

auto exklusiv 8/85

guter Qualität; die Stückzahlen blieben immer klein. 1927 wurden z. B. mehr als 1000 Wagen hergestellt (die Fabrik konnte das Jahr mit einem Gewinn von 25 000 £ abschließen), eine Produktion, die bis 1939 nur noch einmal erreicht werden konnte.

Neu für England: Frontantrieb

Schon 1925 hatte Smith-Clarke die Pläne für einen Wagen mit Vorderradantrieb vorgelegt. Dieses System war natürlich nicht neu, aber in England noch nie bei Produktionswagen angewendet worden. Zuerst wurde ein Rennwagen für die damals so beliebten Bergrennen und Sprints hergestellt. Ein Chassis aus Duraluminium wurde konstruiert, und als An-



KEIN AUTO FÜR ALLE TAGE

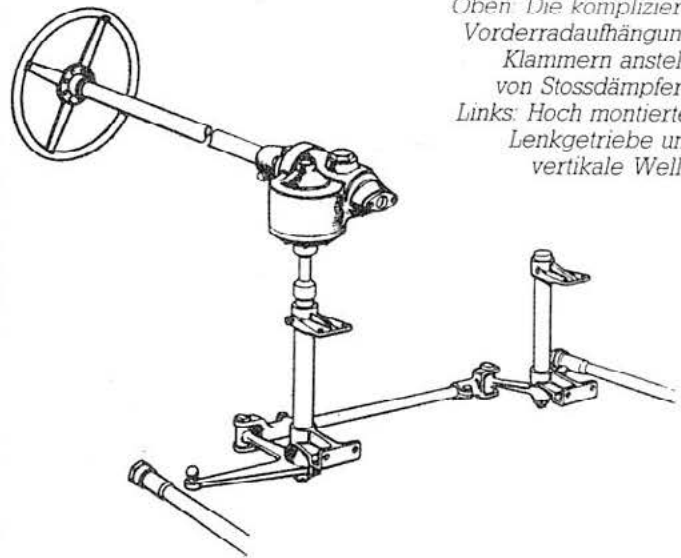
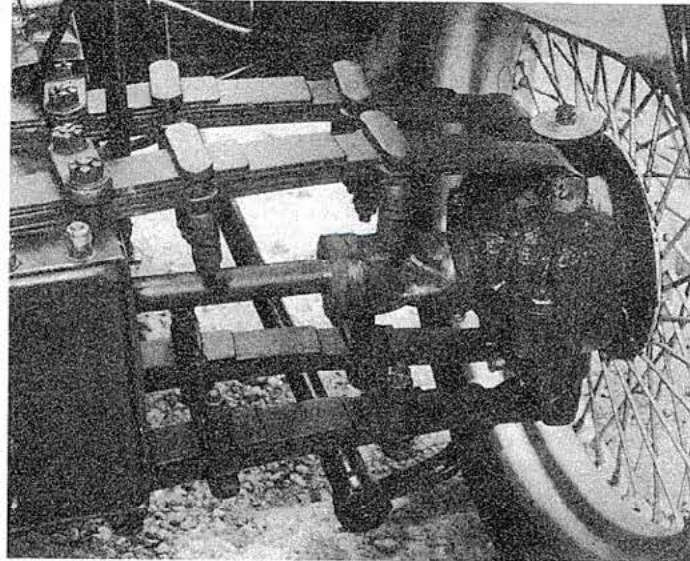
triebsquelle verwendete man den um 180° gedrehten 12/50-Motor. An diesem etwa 50 PS leistenden und mit einer obenliegenden Nockenwelle versehenen 1½-Liter-4-Zylinder-Motor waren Getriebe und Differential verblockt, und der Antrieb erfolgte, wie schon gesagt, auf die Vorderräder.

Am 28. März 1925 sollte das Auto am Kop-Hill-Bergrennen seine Qualitäten beweisen. Leider wurde das Rennen aber wegen eines verletzten Zuschauers abgebrochen, bevor der Alvis am Start erschienen war. Am Oster-Wochenende tauchte das Auto – hellgelb lackiert – auf dem Brooklands-Circuit auf. Weil es aber in den Rennresultaten nicht erwähnt worden ist, kann man annehmen, dass es das Rennen nicht fertig gefahren hat. Einige Wochen später hatte jedoch Harold Walter Purdy mehr Erfolg, als er auf der gleichen Strecke gewinnen konnte.

Inzwischen waren bei Alvis noch einige weitere Prototypen sowohl als Monoposto, als auch als Zweiplätzer-Sportwagen gebaut worden. Einigen davon wurde ein Cozette-Kompressor eingebaut. Ein solcher Wagen verbesserte auf Brooklands einige englische Rekorde.

1926 brachte Alvis einen 8-Zylinder-Motor auf den Markt, und schon bald wurden einige vorderradangetriebene Rennwagen damit ausgerüstet. Zwei hätten am englischen Grand-Prix mitfahren sollen; leider konnten sie nicht rechtzeitig fertiggestellt werden. Sie tauchten im September 1926 am 200-Meilen-Rennen von Brooklands auf, mussten es aber vorzeitig aufgeben.

Im Mai 1928 entschloss sich John, das Modell ins Verkaufsprogramm aufzunehmen. Weil Rennen immer noch die beste



Oben: Die komplizierte Vorderradaufhängung; Klammern anstelle von Stossdämpfern. Links: Hoch montiertes Lenkgetriebe und vertikale Welle.

Reklame waren, meldete er zwei Wagen für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Es waren 1½-Liter-4-Zylinder-Wagen ohne Kompressor, die von Harvey/Purdy und Davis/Dykes gefahren wurden. Das Rennen wurde von einem 4.4-Liter-Bentley gewonnen, aber die Alvis erreichten im Gesamtklassement die Plätze 6 und 9. Für die Tourist-Tropee 1928, die am 18. August in Belfast abgehalten wurde, meldete Alvis fünf Kompressorwagen. Leon Cushman wurde hinter Kaye Dons Lea Francis zweiter, die übrigen vier Wagen mussten das Rennen aufgeben.

Für den täglichen Gebrauch untauglich

Im Mai 1928 kamen die ersten 4-Zylinder-Modelle auf den Markt. Das Auto war für sportliche Fahrer gedacht, die es auch an Rennen einsetzen

wollten. Es stellte sich aber heraus, dass es für den täglichen Gebrauch ziemlich ungeeignet war. Der Unterhalt des Wagens war eben schwierig, und so musste z. B. das halbe Auto demontiert und der Motor ausgebaut werden, wenn es

Neben einigen Werksrennwagen wurden folgende Produktionswagen abgeliefert:

| | 4-Zylinder | 8-Zylinder |
|------|------------|------------|
| 1928 | 137 Stück | |
| 1929 | 5 Stück | 6 Stück |
| 1930 | | 4 Stück |

Preise

| | |
|--|---------|
| 2- oder 4-Plätzer, 4-Zylinder-Motor, ohne Kompressor | £ 597,- |
| mit Kompressor | £ 625,- |
| 2- oder 4-Plätzer, 8-Zylinder-Motor, mit Kompressor | £ 975,- |

darum ging, die Bremsbeläge auszuwechseln. Um das ungefederte Gewicht möglichst zu vermindern, waren die Bremsstromeln nämlich möglichst zur Mitte des Wagens montiert worden. Für Rennen war dies sicher von Vorteil, nicht aber für den Normalgebrauch.

Einmalig kompliziert

Nur wenige Teile dieses Wagens waren mit dem hinterradangetriebenen Typ 12/50 identisch; sogar der Motor war neu konstruiert worden. Ein Kenner hat später festgestellt, dass nur Pleuel, Hauptlager, Ventile und Getriebezahnräder auswechselbar gewesen waren. Alle vier Räder waren einzeln aufgehängt, die Konstruktion der Vorderradaufhängung mehr als kompliziert ausgefallen: Acht halbelliptische Blattfedern waren montiert, anstelle von Stossdämpfern wurden Klammern verwendet, die, je nach Einstellung, diese Blattfedern mehr oder weniger fest zusammendrückten. Auch die Lenkung war einmalig: Das Lenkgetriebe war hoch gegen die Trennwand montiert, um von dort mittels einer vertikalen Welle die Lenkstange anzutreiben.

Alle diese speziell angefertigten Teile machten das Auto verständlicherweise sehr teuer, und so ist es nicht verwunderlich, dass sich der Alvis schlecht verkaufen liess. Für 600 £ konnte der Kunde 1928/29 auch einen grösseren Wagen als einen 1½-Liter-4-Zylinder kaufen. Katastrophal auf den Verkauf wirkte sich auch die Tatsache aus, dass sich zwei Versicherungsfirmen weigerten, durch Alvis-Wagen verursachte Schäden zu berapen. Es konnten eben nur Wagen mit Hinterradantrieb versichert werden.

Zurück zu den «Normalen»

Als sich 1929 die Krise auch in England bemerkbar machte, musste bei Alvis die Personenwagenproduktion verringert werden. Einige Abteilungen arbeiteten samstags und montags nicht mehr. Verständlich also, dass sich das Werk wieder vermehrt den «normalen» Personenwagen – mit dem Antrieb auf die hinteren Räder – zuwandte, so, wie das grosse Publikum es sich eben wünschte.

auto exklusiv 8/85

In de beginjaren verkocht N.V. Automobiel Import en Handelonderneming uit Arnhem Alvis automobielen in Nederland, zoals de 12/50 die afgebeeld is op de oude Ansichtkaart op het middenblad van deze Triangel. En er werden ook prijzen mee gewonnen! Zie de advertentie hiernaast. Bron Conam

Noordwijk
Concours voor Koetswerk
DERDE PRIJS
in zware concurrentie met 26 deelnemers

Sport Saloon 50 P.K. Prijs 17700.—

Importrice: N.V. AUTOMOBIEL IMPORT EN HANDELSONDERNEMING NIEUWE KRAAN 1 — ARNHEM
tevens Importrice-agent voor Berliet auto's voor Gelderland en Overijssel

VRAAG EN AANBOD

Aangeboden:

Alvis Speed 25 drophead, Charlesworth bj. 1936
Two-tone Groen Grijs. Recent geserviced en carburatie revisie gedaan. Rijdt geweldig. Nieuwe banden. Algeheel in perfecte staat. Volledige historie aanwezig. Prijs in overleg, offers welkom.
Reinoud Plantenberg (reinoudplantenberg@gmail.com)

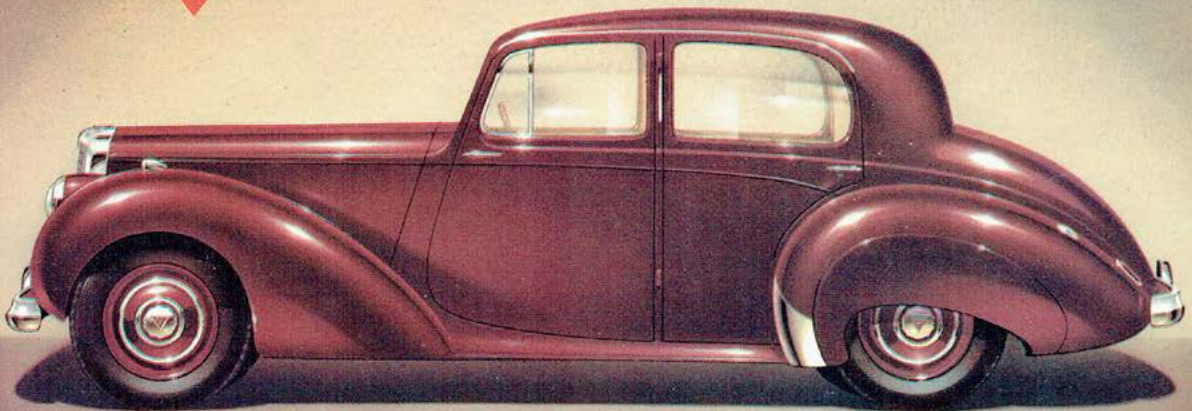


Jaeger Le Coultre

Een indrukwekkende zeer luxe autoklok voor op het dashboard van een Bentley, Alvis, Lagonda of een Pre War Klassieker. Volledig gereviseerd en met 8 daags uurwerk, geslepen glas van ca 12 centimeter doorsnee. Van Jaeger-Parijs. Prijs € 400,-
Te bevragen: redactie AOCN



Individuality



The new Alvis 3 litre

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



Stand No. 167



"THE MOTOR"
OCTOBER 18, 1950



Sandd
Port betaald
Port payé

Artiv
grafisch ontwerp
illustratie
fotografie

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

Retouradres: A. Hillebrand 1015 GB 33h

