

TRIANGEL

Power with beauty,



Speed with grace

APRIL 2018

112

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND

RESTAURATIE ALVIS TD21

ALVIS IN POLEN

VERSLAG VAN DE HARE DRIVE

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. 113
Uiterlijk 24 juni 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 **Verslag ALV - Ingeborg van der Meijden**

8 **Restauratie Alvis TD21** door Hans van der Meijden



9 **Evenementenkalender**

10 **British Cars & Lifestyle 2018** verslag door Paul vander Velde



12 **Uit de oude doos ...** At the sign of the Red Triangle



13 **Alvis in polen** Bevindingen van de restauratie van een Alvis in Polen, door Hans van Hulst.



18 **Hare Drive 2018** verslagen van: Ingeborg van der Meijden, Frederike van Tongeren en Manfred en Christa Fleischmann



24 **Alvis Coachbuilders 5** Willowbrook door Jan Maarten ten Bos



26 **Op het raakvlak van rijden en restaureren** overdruk uit "Het Automobiel" 1983

30 **Warum ist mein Alvis 4.3 so langsam?** door Lutz Burchard

31 **Vraag en Aanbod**

Voorplaat:
Fraaie opname van de Alvis 4.3 van
Tom Gatsonides uit zijn archief



Chairman's Column



Waar gaan wij naar toe in 2018 ... en met wie?

Tijdens de voorbereidingen van de ALV moet ik ook rekening houden met mijn functie als evenementencommissaris. Elk jaar probeer ik voor de ALV het rittenschema gevuld te hebben. Waarom? Omdat ik niet wil dat tijdens de vergadering de aanwezige leden onder hun stoel moeten gaan zoeken naar een niet gevallen denkbeeldige pen wanneer de vraag wordt gesteld wie een rit wil organiseren! Dit is een van de redenen waarom ik vaak in een vroeg stadium onze leden benader. Het begint meestal met een regeltje in een uitnodiging voor een vergadering of iets dergelijks. Meestal blijft het bij mijn vraag ... en een antwoord blijft uit! Soms heb je geluk en komt er een reactie uit onverwachte hoek. Een andere keer komt het aanbod tijdens de vergadering. Het blijft vaak vissen in een kleine pool van mogelijke kandidaten. Vorig jaar, 2017, hebben we een schitterend verzorgd weekend in Drenthe mogen beleven georganiseerd door Joran en Agnes. Beide zijn sinds 2015 lid van de AOCN en hebben het aangedurfd een weekend te organiseren, waarvoor dank. Oudgedienden namen de overige ritten in 2017 voor hun rekening, de Hare Drive, Fire Flight en Eagle Rally. Roel en Nel hebben in november de High Tea georganiseerd.

In 2018 is weer voor alle evenementen een organisator gevonden. De ALV wordt door het bestuur georganiseerd. Anton en Ellie nemen de Hare Drive voor hun rekening. De Fire Flight in juni zal door Jean en Ine Stijns worden georganiseerd, een weekend in Zuid Limburg. Hans en Frederike staan garant voor de Eagle Rally en ons Duitse lid Manfred Fleischmann heeft aangeboden een rit in Duitsland te verzorgen. Start en finish in de buurt van Wesel, dichtbij de Nederlandse grens. Lelystad wordt ook dit jaar weer door Rob en Yvonne van Tuijl begeleid en Simon en Marijke gaan voor de High Tea zorgen.

Zoals de deelnemers aan de Eagle Rally 2017 hebben ervaren werd het evenement opgeluisterd door de secretaris en een bestuurslid van de Riley Club Holland. Er is een verslag van deze bijeenkomst gemaakt door de secretaris van de Riley Club en dit is te vinden in Triangel 110. De bestuurders van Riley Club en AOCN hebben na de rit besloten de koppen bij elkaar te steken en te onderzoeken of wij elkaar, als kleine clubs, zouden kunnen ondersteunen. Door een ongelukkige val van André in december, waarbij zijn ribben het hebben moeten ontgelden, is het bestuursoverleg tussen beide clubs pas in februari tot stand gekomen. Tijdens de gespreksronde is duidelijk geworden dat zowel de bestuurders van de RCH als van de AOCN meerwaarde zien in een samenwerking. Voorop staat voor beide clubs het behoud van zelfstandigheid en identiteit. Tijdens de ALV van 4 maart heeft het bestuur zijn ideeën ten aanzien van contacten met andere clubs aan de leden voorgelegd en die hebben daarop positief gereageerd. Ter geruststelling, er wordt niet gedacht aan samengaan maar veel meer aan samen delen. Ritten kunnen gedeeld worden, artikelen uit clubbladen kunnen worden uitgewisseld en een gezamenlijke presentatie tijdens beurzen kan tot de mogelijkheden behoren. De Riley Club Holland nodigt AOCN leden uit tot deelname aan een clubrit op zaterdag 2 juni en tevens worden wij uitgenodigd voor een rit van de RCH in november. Wij willen natuurlijk niet achterblijven en nodigen de RCH uit deel te nemen aan de Eagle Rally in augustus. Details volgen. Zoals jullie lezen heeft het bestuur niet stil gezeten en wij hopen onder andere door nieuwe contacten het clubleven attractief te houden. Tot ziens, wellicht bij één van de komende AOCN evenementen.

Met vriendelijk groet van jullie voorzitter,
Anton



Chairman's Column



Wohin Fahren wir in 2018 ... und mit wem?

Bei der Vorbereitung der ALV muss ich auch meine Funktion als Event Commissioner berücksichtigen. Jedes Jahr versuche ich den Termin-kalender für unsere Ausflüge vor der ALV zu füllen.

Warum? Ich möchte nicht, daß die anwesenden Mitglieder während der Sitzung unter ihrem Sitz suchen gehen, nach einem nicht herunter gefallenen imaginären Kugelschreiber, wenn die Frage gestellt wird, wer bereit wäre, im diesem Jahr eine Fahrt zu organisieren! Dies ist einer der Gründe warum ich oft schon zu einem frühen Zeitpunkt auf Mitglieder zugehe und um Unterstützung bitte. Es beginnt normalerweise mit einer Zeile in einer Einladung zu einem Meeting oder so ähnlich. Meistens bleibt es dann bei meiner Frage und die Antwort bleibt aus! Manchmal habe ich Glück und es kommt eine Reaktion aus einer unerwarteten Ecke. Ein anderes Mal kommt ein Angebot während der ALV.

Es bleibt oft das Angeln in einem kleinen Teich von potenziellen Kandidaten. Letztes Jahr, 2017, konnten wir ein wunderschönes Wochenende in Drenthe erleben, daß von Joran und Agnes organisiert wurde. Beide sind seit 2015 Mitglieder des AOCN und haben es gewagt ein Wochenende zu organisieren, wofür wir Dank sagen. Alte Hasen kümmerten sich um die weiteren Ausfahrten in 2017, den Hare Drive, den Fire Flight und die Eagle Rally. Roel und Nel organisierten im November den High Tea.

Auch für dieses Jahr 2018 wurde für alle Veranstaltungen ein Organisator gefunden. Der ALV wird vom Vorstand organisiert. Anton und Ellie sind für den Hare Drive verantwortlich. Der Fire Flight im Juni wird von Jean und Ine Stijns, einem Wochenende in Süd-Limburg, organisiert. Hans und Frederike stehen für die Eagle Rally gerade und unser Deutsches Mitglied Manfred Fleischmann hat angeboten, den Indian Run im September zu organisieren. Start und Ziel ist in der Nähe von Wesel in Deutschland, dicht an der Niederländischen Grenze. Lelystad Oldtimerdag wird dieses Jahr wieder von Rob und Yvonne van Tuijl betreut und Simon und Marijke werden sich um den High Tea kümmern.

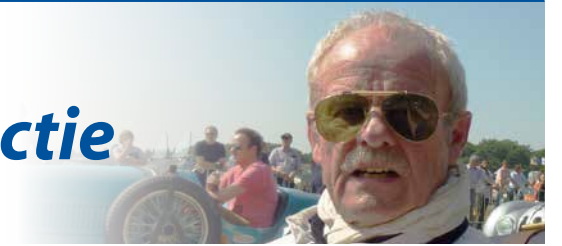
Wie die Teilnehmer der Eagle Rally 2017 erfahren haben, wurde die Veranstaltung von dem Sekretär und einem Vorstandsmitglied des Riley Club Holland besucht. Ein Bericht über diese Teilnahme durch den Sekretär des Riley Clubs kann man in Triangel 110 lesen. Die Vorstände von Riley Club und der von AOCN haben danach beschlossen sich mal zusammen zu setzen, und zu überlegen ob wir zusammen als kleine Vereine einander unterstützen können. Aufgrund eines unglücklichen Sturzes von André im Dezember, wobei er seine Rippen gebrochen hat, hat die Vorstands-sitzung zwischen beiden Vereinen erst im Februar stattgefunden. Während der Diskussions-runde wurde deutlich, dass sowohl die RCH als auch die AOCN-Direktoren Vorteile in einer Zusammenarbeit sehen. Die Voraussetzung hierfür ist: beide Clubs bestehen auf ihre Unabhängigkeit und behalten ihre eigene Identität. Während des ALV vom 4. März präsentierte der Vorstand den Mitgliedern seine Ideen bezüglich der Kontakte mit anderen Clubs und diese reagierten positiv darauf. Zur Beruhigung, wir denken nicht daran zu verschmelzen, sondern viel mehr zu teilen. Fahrten können geteilt werden, Artikel aus Clubmagazinen können ausgetauscht werden und eine gemeinsame Präsentation während Messen wäre möglich. Riley Club Holland lädt AOCN Mitglieder auf eine Club Fahrt ein: am Samstag, den 2. Juni. Später im Jahr, im Oktober sind wir eingeladen zu einer Herbstfahrt von RCH. Der AOCN wird RCH Mitglieder zur Eagle-Rally im August einladen. Weitere Details werden später bekannt gegeben. Wie ihr lesen könnt, ist der Vorstand nicht untätig gewesen und wir hoffen unter anderem, durch neue Kontakte, das Club-leben attraktiver zu gestalten. Auf Wiedersehen.

Mit freundlichen Grüßen von Ihrem Vorsitzenden,
Anton

** Ich danke Ulrike Hackländer für die Überprüfung und Korrektur meiner Übersetzung.*



Van de redactie



De gemeente, waar wij wonen bestaat uit meerdere dorpen, allen met een Harmonie orkest of een Fanfare. Zo hebben wij in Hall, Eerbeek, Brummen, Dieren en Laag Soeren een muziekvereniging... allen hebben, door het uitblijven van nieuwe jonge leden, hetzelfde probleem, hoe verder in de toekomst. De jeugd heeft geen zin meer, die gamen en spelen met hun telefoontjes (kennelijk heel belangrijk)...

Drempt en Keppel, twee dorpen in de buurt, hebben de moed gehad samen verder te gaan om zo te overleven en de verenigingen te versterken. Het gaat na even wennen (en je trots laten varen) nu heel goed. Iedereen is weer enthousiast en er melden zich zelfs weer nieuwe leden (dat vinden wij niet raar, maar heel bijzonder).

Onze Alvis club heeft gelukkig wel "aanwas" maar toch is het misschien wel een goed idee, dat we open staan voor soortgenoten, niet samen gaan, maar meer samen werken in de toekomst (Triumph met Morgan met een rit per jaar

is al jaren een succes) Gaan we meer met Riley doen? Leuke club met ongeveer evenveel leden (zie ook de chairmans column). De Eagle Rally bij ons in de omgeving in augustus samen gaan rijden als begin van... voor beide clubs iets nieuws...?

Natuurlijk weer aandacht voor onze vaste rubrieken. Ook "Vraag en Aanbod" komt van de grond. Denk nog aan Lelystad met Vaderdag, een geweldig leuk, gezellig auto gebeuren, wat u niet mag missen. Een kosteloos oldtimer evenement, met een prima organisatie en werkelijk een belevenis van wat er allemaal staat en gebeurd daar. De AOCN is er ook vertegenwoordigd met een aantal van onze leden met auto's.

Uw nieuwe Triangel met o.a. feel vouten ... tot schrijfs.

Hans van Tongeren

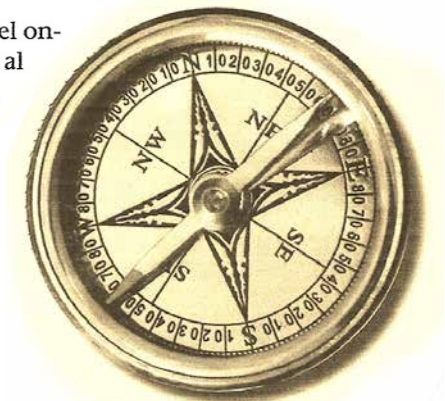
Waar ben ik ...?

Bent u ook wel eens de weg kwijt? Ik merk soms dat tijdens een clubrit of een andere oldtimerit de routebeschrijving een duidelijke fout bevat. De route eindigt dan voor een paaltje, rechtsaf moet linksaf zijn of een weg bestaat helemaal niet. Op zo'n moment is dat heel vervelend en is men geneigd de uitzetter van de route hiervoor verantwoordelijk te houden.

Het maken van zo'n route is een vrij complex gebeuren. Meestal wordt zo'n route geruime tijd voor het evenement opgeschreven. Dan wordt kort tevoren nog een controle gereden. Daarmee komen doorgaans de eventuele foutjes er wel uit. Soms is er zelfs nog een verandering ter plaatse tussen de laatste controle en het evenement. Als je dan beseft dat ook in de moderne elektrische wegenkaarten regelmatig echte fouten zitten kun je de uitzetter van 'onze' ritten niet al te hard aanpakken. Vaak komt uit een 'foutje' iets heel moois voort. Ik heb tijdens het zoeken naar het vervolg van een route soms heel mooie weggetjes en plekjes gezien.

Bij het verwerken van de gegevens van de route gebruikt men tegenwoordig vaak een computer om door middel van knippen en plakken knippen en plakken het gewenste verhaal op papier te krijgen. Ook in dit proces kan wel eens iets gaan verkeerd zonder dat de betreffende redacteur het opmerkt. Ook de aloude tikfout komt nog steeds regelmatig voor, en niet alleen in amateuristische vlugschriften maar ook in gerenommeerde periodieken zoals uw eigen TRIANGEL. Hoofdredacteur Hans zal dit onderschrijven.

Als er dus in uw recreatieve rit ineens een vout lijkt te zitten en het geheel onbedoeld toch in een puzzelrit onttaardt, heb er dan vrede mee. Probeer al dan niet met de hulp van zo'n elektrische contraptie (soms zijn die dingen echt wel handig) de route weer op te pakken en geniet van de ervaring. Bovendien is er weer een verhaal te vertellen. **SCHRIJF HET OP!** Dat doe ik ook.



Met dank aan TR Magazine TRtraffic



Verlag Algemene Ledenvergadering 2018

door Ingeborg van der Meijden

Op zondagochtend 4 maart zijn Hans en ik al vroeg op weg naar Helmond waar de jaarvergadering in het Jan Visser museum zal plaatsvinden. We worden er om 10.30 verwacht.

Vriendelijke dames ontvangen ons met een kopje koffie. Er zijn al aardig wat leden als wij arriveren. In totaal komen er 24 leden waarvan 3 uit Duitsland en Serge uit België. Om 11.15, als iedereen er is, en voorzien van de gebruikelijke appeltaart, begint de vergadering. Het begin verloopt bijzonder vlot. Iedereen is het overal mee eens, maar dan ontdekt de oud penningmeester een foutje in de begroting. Rob, die helemaal vertrouwt op zijn Excel sheet is het ermee eens en zal het in orde maken.

De voorzitter vraagt de leden of ze er voor voelen om met de Riley club een soort samenwerking aan te gaan. Afsproken wordt dat bij de rit die door Hans en Frederike georganiseerd wordt, de leden van de Riley club een uitnodiging ontvangen.

JAN VISSER MUSEUM



Er wordt ook besloten om op automatische incasso van de contributie over te gaan. Dat zal de penningmeester een hoop werk schelen. Het afgeven van een machtiging hiervoor is natuurlijk vrijblijvend.

De voorzitter meldt verheugd dat voor alle 4 geplande ritten de organisatie al rond is. Dat belooft wederom een gezellig Alvis jaar te worden, waarbij we weer veel mooie delen van Nederland met onze prachtige auto's zullen bezoeken.

Tot slot krijgt Roel de pechprijs. Daar heeft hij erg zijn best voor gedaan door zowel bij het lustrum als bij Crossing Borders pech te krijgen.

Na de rondvraag konden we het officiële gedeelte afsluiten. Terwijl wij naar een film over het museum keken, werden de tafels gedekt voor een heerlijke lunch. We kregen een ouderwetse groentesoep goed gevuld met soepballetjes, natuurlijk de kroketten en verder een uitgebreide keuze van broodjes en beleg. Aan de zoektauw was ook gedacht. Het zag er zo lekker uit dat mijn buurman, die diabetes patiënt is, besloot flink te zondigen.

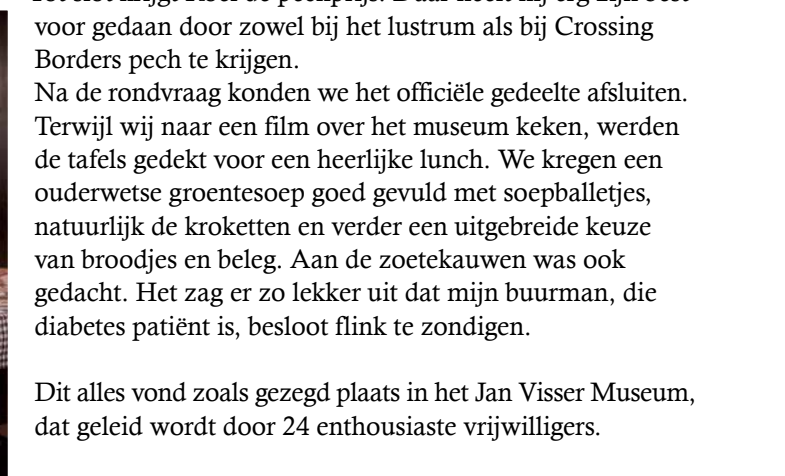
Dit alles vond zoals gezegd plaats in het Jan Visser Museum, dat geleid wordt door 24 enthousiaste vrijwilligers.



Zij beheren een soort oude boerderij met een aantal bijgebouwen, waar je van alles te weten komt over de rijke historie van Brabant. Van elk ambacht is er wel wat te zien. We werden door een zeer enthousiaste mijnheer rondgeleid die ons ook meenam naar een oud bakhuis, waar ook nu nog een paar keer per jaar op ambachtelijke wijze brood wordt gebakken. Het historisch materieel van de Helmondse Brandweer

trok misschien wel de meeste aandacht van de mannen. Ondertussen was de middag al ver gevorderd en begon men met afscheid nemen.

Het was een gezellige middag. Iedereen had het leuk gevonden elkaar na een zo lange tijd weer te zien. Met een tot ziens op een van de volgende ritten gingen we uit elkaar.



Restauratie Alvis TD 21

chassis nr. 26173

DEEL 1

door Hans van der Meijden

Al enkele jaren had ik aan mijn oldtimers niet zo veel meer te doen, alleen wat kleine reparaties en onderhoud. Dus vatte ik het plan op om nog één keer een restauratie klus aan te pakken.

Toen ik hoorde dat Wim van Ginhoven zijn TD wilde verkopen ben ik bij hem gaan kijken.

Ik trof een auto aan waar al het een en ander aan gedaan was. Het stuur van rechts naar links verplaatst en voorzien van EZ elektrische stuurbevestiging, een Webasto schuifdak gemonteerd, een nieuwe draadboom, radiator, ruitenwissermotor enz. geplaatst.

Er zat een LPG installatie in die ik niet wilde. Wim heeft die er weer uitgehaald. Te zijner tijd moet het kentekenbewijs hier op worden gewijzigd. Ja, de carrosserie moest flink aangepakt worden ondanks het feit dat dit in het verleden ook al eens was gedaan. Vooral de schermen bij de A stijl vertoonden weer roest en natuurlijk de dorpels. Werkzaamheden die ik ook al aan de TF had gedaan.

De grootste uitdaging waren de deuren die niet goed sloten. Ik realiseerde me dat ik dat wellicht niet zelf kon. De motor liep, startte weliswaar moeizaam, de auto-



matische versnellingsbak schakelde, de remmen werkten alleen (een beetje) bij flink pompen.

Op 6 april 2016 werd de TD afgeleverd bij mijn werkplaats en kon het werk beginnen.

De eerste klus was het monteren van een nieuwe hoofdremcilinder zodat ik wat beter kon proefrijden.

Er stond bij Wim nog een wrak van een iets jongere TD 21 die al wel voorzien was van aluminium deuren. Het leek mij wel handig om te kijken of ik die in mijn auto kon zetten in plaats van de stalen deuren die zo'n 35 kg per stuk wegen. Ik mocht het wrak verder slopen en de nog bruikbare delen er af halen.

Helaas bleek na demontage van de stalen deuren dat de aluminium deuren op te veel punten afweken. Het pas maken was naar mijn idee niet zinvol dus heb ik daar na

weken prutsen maar van afgezien. Zoals bekend zijn de deuren opgehangen aan de houten A-stijl en met houtschroeven vastgezet. Net als bij de TF waren de schroeven rot. Ik heb ook hier de bevestiging met doorlopende bouten en moeren uitgevoerd met een extra stalen plaat aan de wielkant van de A-stijl. Door middel van een vulplaat kon de deur aan de kant van de B-stijl redelijk passend gemaakt worden. Bij de A-stijl moest toch gelast worden waarbij de passing hier kon worden aangepast.

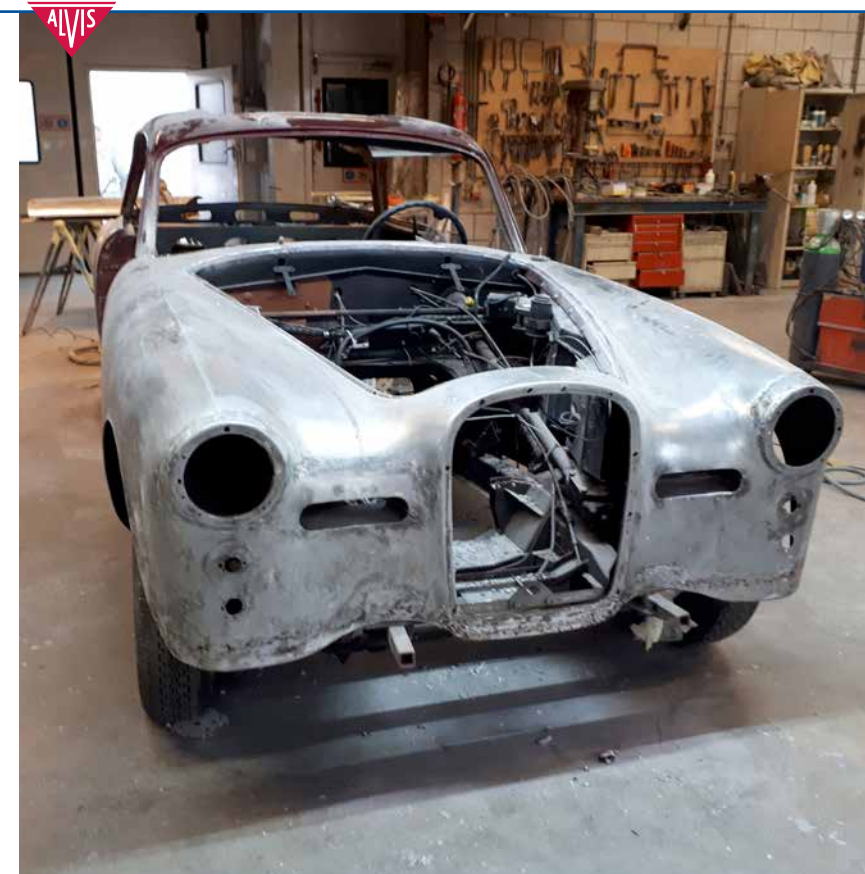


Helaas werden mijn heupklachten steeds heftiger waardoor het werk aan de auto mij te zwaar werd. Met hulp van mijn sleutelmaatje hebben we de auto nog wel grotendeels uit elkaar gehaald want het was wel duidelijk dat een ingrijpende restauratie van chassis en body nodig was. Ook het houtwerk bij de aansluiting van het dak was rot. Dit zelf repareren zag ik niet zitten. Toen kwam ik in een periode waarin ik dacht "waar ben ik aan begonnen". Inmiddels is mijn onderstel ook onder handen genomen en voorzien van een titanium heupgewricht waardoor de pijn nagenoeg weg is en de conditie weer verbeterd.

Toch heb ik besloten om het werk aan de body en het chassis uit te besteden. Het is me te zwaar en het vergt meer kennis en ervaring om dit goed aan te pakken.

Door bemiddeling van André Hillebrand is de auto nu naar Floor in Zwanenburg gebracht. Ik was heel erg onder de indruk van het werk wat Floor en André aan de auto van Roel Bijl hadden gedaan. Een beter adres kun je je niet voorstellen.

Inmiddels is de body al helemaal kaal en konden we zien wat er allemaal gelast moet worden.



Wordt vervolgd



Evenementenkalender



Wat

Wanneer

Waar / Organisator(en)

AOCN evenementen:



Kennismaking Riley Club Holland

2 juni 2018

Riley Club Holland
Vierhouten

Fire Flight Weekend - AOCN

8 - 9 - 10 juni 2018

Elsloo - Kasteel te Elsloo
Jean en Ine Stijns

Nationale Oldtimerdag Lelystad

17 juni 2018

Lelystad - Rob en Yvonne van Tuijl

Eagle Rally - AOCN

12 augustus 2018

Veluwe - Hans en Frederike van Tongeren

Indian Run - AOCN

(7) - 8 - 9 september 2018

Omgeving Wesel - Duitsland
Manfred en Christa Fleischmann

High Tea - AOCN

25 november 2018

Noord Holland
Simon en Marijke van Oostveen

AOC evenementen:



International Alvis Weekend

11 - 13 mei 2018

Kendal - AOC



British Cars & Lifestyle 2018

door Paul van der Velde

Het jaarlijkse Britse festijn voor Engelse klassiekers en bijbehorende Lifestyle moest het dit jaar zonder onze AOCN doen, helaas ook zonder Martin de Vries, zoals we onlangs hoorden.

Toen broer Martin en ik na binnenkomst onze jassen bij de garderobe brachten kwamen we daar één van de zonen van Martin de Vries tegen, die ons vertelde dat zijn vader helaas behoorlijk ziek was en niet meer in staat om de organisatie te doen. Op de jaarvergadering hadden wij al gehoord dat de organisatie was overgenomen door Libema-Autotron en Martin had al eerder aangegeven ermee te willen stoppen. Martin's zoon vertelde dat het voor hem een emotioneel bezoek was, om nu als bezoeker te komen, na 27 jaar zijn vader geholpen te hebben bij de organisatie.



Wij waren ook benieuwd hoe de beurs zou zijn onder de nieuwe vlag. Onze club had al eerder besloten dit jaar niet mee te doen, omdat het lastig is voldoende mensen bij elkaar te krijgen om een mooie clubstand te bedenken en te bouwen. In voorgaande jaren hebben wij daarmee veel succes gehad op deze beurs en met onze clubpresentatie heel wat prijzen gewonnen.

Rondstappend op de beurs was de eerste indruk dat veel bij het oude is gebleven, Veel bekende standhouders, veel sfeer en gezelligheid, af en toe een bekende tegenkomen, een babbeltje hier en daar en toch nog een kleinigheid scoren zoals een missend of reserve onderdeelje of een handig stuk gereedschap of een folder die nog mooi in de verzameling past. Maar ook veel lege plekken, bekende standhouders die

er niet zijn en bekende clubs die er niet zijn. De Anton Pieckzaal waar wij de laatste twee jaren stonden was leeg en gesloten! De omloop boven vertoonde ook lege plekken, of dit komt omdat Martin de Vries niet meer de organisatie doet is de vraag, want enkele standhouders zeiden dat ze dat pas hoorden nadat ze zich hadden aangemeld.



Eén Alvis was er ook te vinden, een bekende TA 14 Dhc Tickford stond te koop op de stand van Lex Classics.



Toch hebben we een leuke dag beleefd en verlieten wij zoals gebruikelijk met sluitingstijd het terrein.



Hieronder: barnfind Healey 100, het kan nog steeds!





AT THE SIGN OF THE RED TRIANGLE

Paul Skilleter finds out
where Alvis parts come from

ALVIS as a manufacturer survives in the Leyland empire as the maker of (amongst other such things) the Scorpion light tank with its aluminium armour and Jaguar XK engine, and the last saloon car to be associated with the famous name was the Rover P6, which might just – if different decisions had been made – have appeared with an Alvis badge too on the front. But as it happened, the marque was at least spared the indignity of badge engineering and slipped quietly into obscurity with the TF 21 models of 1967.

When in 1968 BL decided that Alvis should no longer service or maintain cars either, they happily did not ignore the plight of owners and helped Service Manager Mr Michie, and employees Turner, Webley and Simmons, to form a new company to carry on this part of the business. A suitable building was found on a trading estate near Kenilworth, and there followed many lorry loads of spares to Red Triangle Auto Services – as the firm was named. All the Alvis records went there too.

Then and now, the aim of Red Triangle is to keep the cars on the road, and there is virtually no wearing part which you can't get for your Alvis to keep it on the move. This applies to most of the pre-war cars too, although 80 per cent of the business is concerned with post-war vehicles. Most of the original 1968 factory stocks are now exhausted, but specially manufactured replacements are commissioned as the need arises.

Items which have had to be remade include TD thermostat housings (the aluminium corrodes easily), steering parts, springs, king pins and bushes for earlier cars, splined hubs, and even conrods for the TD 21. Most body panels or repair sections are stocked for the TE, TF and TD, although at the moment steel front wings for the TD aren't available – partly because of the great cost of having these made in small quantities. The double-skinned boot panels are also difficult too. On the chrome hardware front, new TD radiator cowls and badges



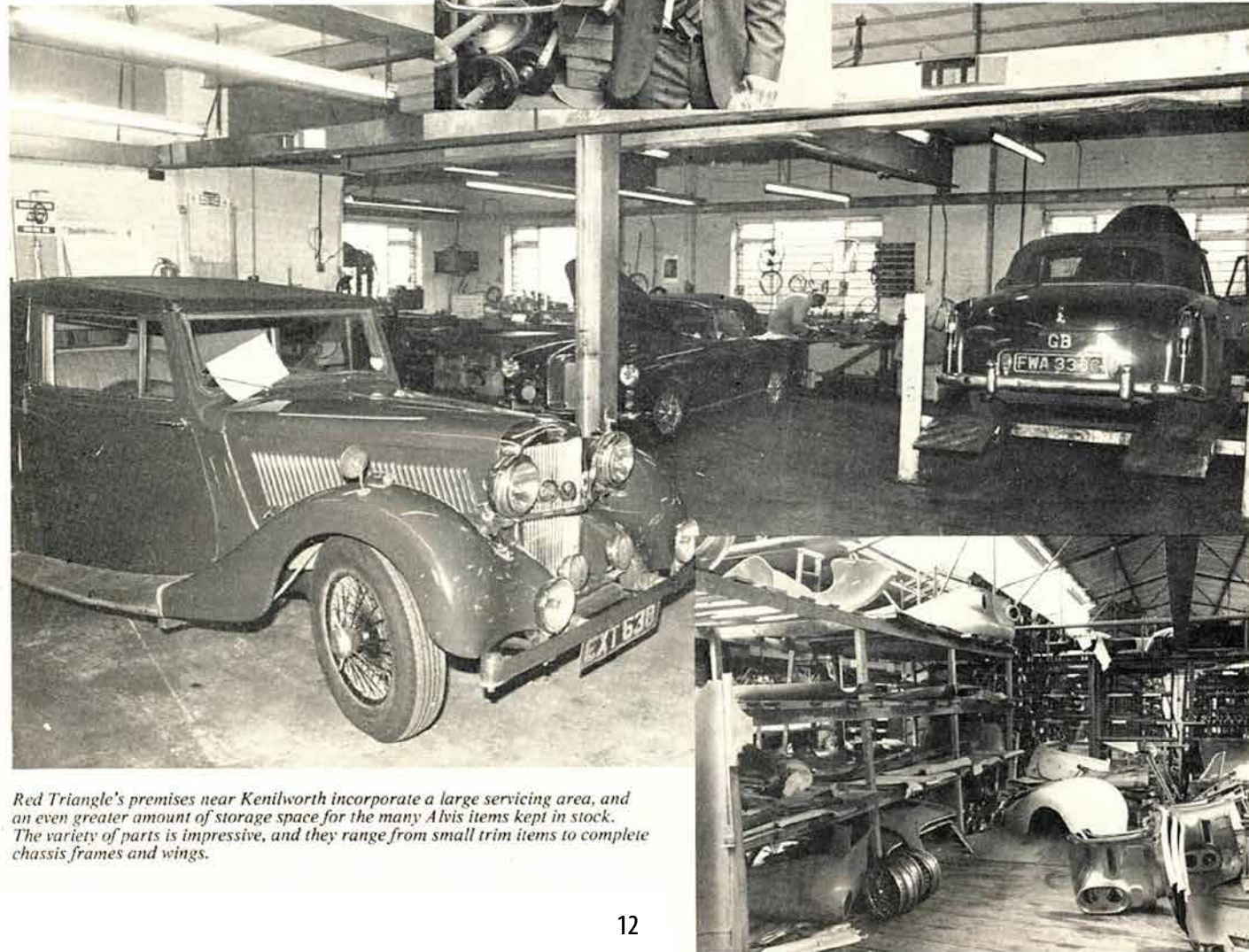
are made, though new bumpers are another item in short supply. Inside the cars, facias are being made in small numbers, and also such things as door cappings.

Engine spares present no problems, with every essential component on hand, nor do gearbox parts, although Red Triangle do find that ZF parts from Germany are (predictably) becoming very expensive! But fortunately the ZF five-speed unit is generally reliable and long-lasting, and so far there has been little call for the brand new boxes which I saw stored at Kenilworth.

Red Triangle also operate full maintenance and service facilities, and take or anything from a routine grease-up to a full mechanical or suspension overhaul; indeed, this was part of their agreement with Alvis, who even stipulated in writing that two customers especially must be looked after. – HRH Prince Philip, and Douglas Bader. In fact, the famous fighter pilot still calls in regularly with his TF!

About the only work which Red Triangle don't take on is that connected with bodywork, and trimming. However, should a customer want work of this nature carried out, various other firms specialising in these branches of the business can be recommended, or instructed to take it on.

Red Triangle's stocks of spares are very impressive to see, and must amount to many tens of thousands of pounds worth; while there's a parts counter for personal callers, many items are sent out by post to all over the world, and the company tries to make a point of sending goods off within a day of receiving an order – which is an important point when your car may be off the road. With this sort of service and the experience of the four partners in anything Alvis (Mr Michie, for instance, joined Alvis in 1939, after being apprenticed to Daimler in 1928, and became Alvis Service Manager in 1951), Red Triangle Auto Services are obviously able to keep Alvis owners happy for a long while yet. You can contact them at Common Lane Trading Estate, Kenilworth, Warwickshire, or phone Kenilworth (0926) 57303. ●



Red Triangle's premises near Kenilworth incorporate a large servicing area, and an even greater amount of storage space for the many Alvis items kept in stock. The variety of parts is impressive, and they range from small trim items to complete chassis frames and wings.

Alvis in Polen

DOOR HANS VAN HULST

Bevindingen van de restauratie van een Alvis in Polen



Op transport van Alvis (in oude kleurstelling)

Op afstand zag het plaatwerk en de kwaliteit van de lak van onze Alvis TA 21, in 2012 bij Fisher Restoration in Engeland gekocht, er nog redelijk uit. Maar van dichtbij ... de lak craqueleerde en bladderde op een aantal plekken af.

Ook moest je niet te kritisch naar kleurverschillen, ontstaan door in Engeland uitgevoerd spuitwerk, kijken. Al met al reden om een grondige restauratie aan het plaatwerk te laten uitvoeren en de auto in een wat andere kleurstelling te laten overspuiten. Om de kosten van de herstelwerkzaamheden enigszins in de hand te houden en op basis van goede ervaringen van een vriend, die zijn oldtimer (Volvo P 1800 S uit 1965) in Polen heeft laten restaureren, werd met de eigenaar van de desbetreffende werkplaats contact gelegd en werden voorlopige afspraken gemaakt. Handig in dit verband is

dat voornoemde vriend én Jola (goed) Pools spreken. Op basis van foto's en informatie van onze kant werd echter geen kostenbegroting gegeven. Men wilde de auto eerst echt zien. Derhalve werd de Alvis in april naar het zuidwesten van Polen getransporteerd.

Na een inspectie van twee uur door de eigenaar van de werkplaats werd een allerzins redelijke (vaste) prijs afgesproken en werd gegarandeerd dat begin mei (2017) de werkzaamheden zouden beginnen, en eind mei zouden



Engelse reparatie



Kleuren pallet van oude verflagen

Kleurbepaling

Opslag van onderdelen



zijn afgerond. Zelf hield ik met een doorlooptijd van twee maanden rekening: dat gaf nog voldoende tijd om zelf het interieur op te knappen, zodat de Alvis als trouwauto bij het huwelijk van onze jongste dochter begin september kon worden ingezet.

Na demontage en kaal schuren van de carrosserie werd duidelijk hoe, in ieder geval bij deze Alvis, in Engeland vroegere reparaties ('restauraties') zijn uitgevoerd. Gecorrodeerde stukken zijn weggeslepen en in plaats van het inlassen van een nieuwe beplating, werd een metalen plaat gepopnageld aan de carrosserie en werd veel, erg veel, plamuur gebruikt om de ondergrond te egaliseren en gereed te maken voor het spuiten.

Ook zijn oude laklagen nooit volledig verwijderd, hetgeen een interessant kleuren pallet opleverde.

In de derde week van mei hebben Jola en ik, gekoppeld aan een korte vakantie in een streek van Polen die wij niet kenden, een eerste bezoek gebracht aan de werkplaats



en niet uitgevoerde werkzaamheden zijn voor lief genomen om een nog grotere uitloop in de planning te voorkomen.

Uiteindelijk is de Alvis medio augustus teruggekomen: in ieder geval op tijd voor de inzet als trouwauto bij de bruiloft op kasteel 'de Haar'.

Al met al, een heel avontuur, voor ons leuk omdat we lokaal door vrienden ondersteund zijn en ons in het Pools (van matig tot excellent) verstaanbaar kunnen maken.

Vakwerk is geleverd wat het repareren van het plaatwerk en het spuitwerk betreft.

De auto is recentelijk gekeurd in verband met de verzekering, waarbij de taxateur zijn waardering over deze zaken uitsprak.

Wat minder goede ervaringen zijn er als het gaat om de zorgvuldigheid in de afmontage en aandacht voor details. Zaken, die door ons te zijner tijd kunnen worden opgepakt.



om de stand van zaken op te nemen en afspraken te maken over de nieuwe kleuren.

Toen al bleek dat de afgegeven planning niet gehaald zou worden: teleurstellend, maar niet onverwacht.

Niet zozeer omdat men zich in de hoeveelheid werk had vergist, maar als er een (financieel) interessante reparatie tussendoor kwam, dan werd daaraan toch voorrang gegeven.

'Bijzonder' zijn de omstandigheden waaronder wordt gewerkt en zaken zoals de opslag van gedemonteerde onderdelen.

Verbazing over het feit bij de plaatwerkers dat ook hout als constructiemateriaal van de auto is gebruikt: hoe ga je daar nu mee om, als vlak in de buurt moet worden gelast?

En zoals ook te verwachten, was er een discussie over de prijs: er bleken meer gecorrodeerde plekken te zijn, dan verwacht.

Half juni was de ondergrond gereed en kon de Alvis worden gespoten.

Duidelijk werd inmiddels dat de uitloop steeds groter werd, ook omdat we aanvullend opdracht gaven voor het aanbrengen van een nieuwe vloerbedekking.

Na tussendoor op de hoogte te zijn gehouden van de vorderingen door een vriend die in de buurt woonde heb ik de derde week van juli, gecombineerd met een bezoek aan een project dat ik in de buurt van Poznan heb, een tweede controle uitgevoerd.

De auto was toen gespoten en diende alleen nog te worden afgemonteerd.

Toen bleek o.a. dat er een deukje in het dak zat, dat daarvoor niet aanwezig was. Dit betekende opnieuw het dak schuren, plamuren, gronden en spuiten. (zie foto hiernaast).

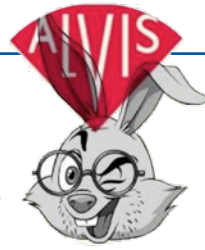
Verscheidene andere onzorgvuldigheden

Het eindresultaat





Hare Drive 2018



Georganiseerd door
Anton en Ellie Brouwers

Zaterdag 7 april verslag Ingeborg van der Meijden

Enthousiast vertrekken wij, Hans en Ingeborg, rond het middaguur uit Bilthoven. Het belooft een mooie zonnige dag te worden met zelfs zomerse temperaturen. Geweldig dat we op de eerste rit van het seizoen gelijk al open kunnen rijden.

In de Collse Hoeve, voor Alvisrijders inmiddels een vertrouwd adres, zitten al een groot aantal leden gezellig op het terras en worden we hartelijk verwelkomd.



Van Gogh Village Nuenen ☀ in de voetsporen van Vincent

Om half 3 vertrekken we naar het Vincentre in Nuenen. Omdat er niet zoveel parkeerterrein is worden we verzocht om zoveel mogelijk met elkaar mee te rijden. Roel en Nel kiezen voor onze auto. Na enige gymnastische toeren nemen ze achterin plaats. Het Vincentre is in 2010 geopend. Vincent van Gogh heeft van 1883 tot 1885 in Nuenen gewoond. Met de nieuwste presentatiemiddelen, zoals sprekende portretten, leren wij hem kennen als harde



Boven: serieus kijken in het museum.



Kijkje vanuit de Hoeve naar de auto's

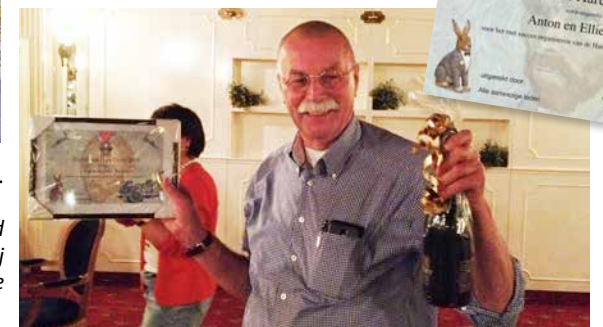


werker die de boeren schilderde wanneer hij maar kon met als zijn meest bekende werk de aardappeleters. Op weg naar de auto met zijn allen nog in de rij gestaan voor een overheerlijk Italiaans ijsje. So far so good.



Hans kon toch nog lachen.

Tijdens het geweldige diner werd Anton gehuldigd en ontving ook hij o.a. een oorkonde



Toen we wilden vertrekken naar ons het hotel, bleek de Alvis er de brui aan te geven. Zo maar uit het niets deed hij het niet meer.

Eerste diagnose van Hans was: niet genoeg olie in de koppeling.

Geen probleem, gewoon bijvullen, maar HELAAS.

Anton en Hans constateerden dat de koppelingcylinder kapot was. Hadden we ineens een echt probleem.

De pechhulp van de verzekering gebeld en na anderhalf uur kwam eindelijk een sleepwagen die de auto naar Anton's garage in Helmond sleepte.

Ondertussen waren wij, na gezellig op het terras geborrel te hebben, aan ons geweldige 4-gangen diner begonnen. Gelukkig konden Anton en Hans gauw aanschuiven en

ook genieten van al het lekkers dat uit de keuken kwam. Hans en ik hoefden ons verder geen zorgen te maken over het vervolg van de Hare Drive want inmiddels wisten we dat we de rit de volgende dag met Jan Maarten mee konden rijden en vervoer terug naar Bilthoven was ook al geregeld.

Met een gerust hart konden we deze dag afsluiten.

Zondag 8 april verslag van Frederike van Tongeren

Zondagmorgen 8 april. De Hare drive begon nadat Rob en Yvonne van Tuyl en Hans en Yvonne Noordhoek gearriveerd waren en een kop koffie gedronken hadden.

Bert en Marioline gingen helaas naar huis omdat Marioline toch te ziek was om mee te rijden. Anton en Ellie hadden er weer voor gezorgd dat met het rijden van de rit alle opties mogelijk waren; van treintje rijden achter de uitzetter tot alleen op pad of met een klein groepje. De rit startte vanaf de Collse Hoeve en ging door Nuenen over de Papenvoortse Heide en de bosgebieden langs

Helmond. Van daaruit reden we richting Geldrop en door Mierlo, waar in een nieuwe stadsmuur een wijk gebouwd is met prachtig huizen die in de stadsmuur opgaan. Daarna voerde de rit ons door de landelijke streken bij Lierop en langs de vele zeer grote kippen- en varkensboerderijen daar. Omdat het erg mooi weer was reden degene die dat konden natuurlijk met een open kap, waardoor de agrarische luchten direct in onze neuzen terecht kwamen. Slingerend door het prachtige landschap reden we naar luchthaven Kempen om daar in de Cockpit, buiten op het terras en in de volle zon, van een heerlijke lunch te genieten. Jean en Ine Stijns gingen na de lunch huiswaarts, we zijn



heel erg benieuwd hoe hun Fire Flight weekend (u kunt zich nog daar voor opgeven) in Limburg begin juni zal zijn.

Voor het tweede gedeelte van de rit reden we over de mooiste kleine boeren-weggetjes die er maar te vinden waren via Budel, Gastel, Leende, Sterksel (plaatsen waar je nog nooit van gehoord hebt) terug richting Nuenen. Een heel klein stukje Provinciaalse weg bij Lierop, hadden we ook al op de heenweg gereden, maar dat was alleen merkbaar voor de opletende navigator.

Ondanks het prachtige zonnige weer viel het aantal fietsers en wandelaars/hardlopers op de weg gelukkig heel erg mee. Waardoor iedereen ruimschoots op tijd weer terug kwam bij de Collse Hoeve in Nuenen, waar we op het voor ons gereserveerde terras hebben genoten van een welverdiende "after rit borrel" met uitreiking van een chocoladeschilderij aan Anton en een cadeau aan Ellie door Rob van Tuyl voor hun organisatie. Hierna gingen er weer een aantal leden, die nog een flink eind



moesten rijden, huiswaarts. Het overgebleven groepje heeft in het koetshuis van het restaurant nog genoten van een heerlijk afsluitend diner. Waarna iedereen die niet nog een nachtje bleef slapen huiswaarts ging, na een zeer geslaagd en zonnig weekend.

Anton en Ellie, hartelijk dank voor de geweldige organisatie!



Hare Drive 7-8 April 2018

Manfred en Christa Fleischmann

De eerste rit van de AOCN in 2018 zoals ervaren door een Duits lid

Hoewel de Hare Drive officieel gepland was op zondag 8 april, kwamen de meeste deelnemers de dag ervoor al bijeen in Hotel de Collse Hoeve te Nuenen om vast te genieten, wat voor Nederlanders het hoofddoel is van een rit, de gezelligheid! Dit begon al met een lunch om 12.00 uur in het hotel. Wij arriveerden om 13.30 uur vanuit Frankfurt met het mooiste lenteweer, checkten in en begroetten de aanwezige deelnemers. Het was weer de harde kern van de AOCN, vrienden die je altijd graag weer ontmoet.

Die traditionelle erste Ausfahrt des AOCN aus der Sicht eines deutschen Mitglieds

Obwohl die Ausfahrt offiziell erst am 08.04.2018 stattfinden sollte, trafen sich bereits am Vortag die meisten Teilnehmer im Hotel Collse Hoeve in Nuenen, um dem erklärten Ziel der Niederländischen Mitglieder zu fröhnen: Geselligkeit. Diese fing bereits mit einem lunch um die Mittagszeit im Hotel an. Wir kamen gegen 13.30 Uhr aus Frankfurt kommend bei bestem Frühlingswetter an, checkten ein und begrüßten die anwesenden Teilnehmer. Es ist dies der harte Kern des



Met een kleine vertraging, die te danken was aan de gezelligheid, vertrokken we naar Nuenen naar de van Gogh tentoonstelling in het "Vincentre". Onze voorzitter speelde voor taxi chauffeur, omdat de parkeergelegenheid rond het Vincentre beperkt is. Een korte wandeling van de parkeerplaats naar de tentoonstelling, betaling van de entree met gebruik van de korting voor gepensioneerden en het instellen van de audiovisuele tour, en wij konden de expositie betreden. We hebben veel geleerd over Vincent van Gogh, zijn teken- en schildertalent, zijn korte leven en de ziekte aan het einde van zijn leven. Voor mij was hij een verscheurde persoonlijkheid, waarschijnlijk door de invloed van zijn ouders, door wiens religieuze en morele opvattingen hij veel moet hebben geleden. Hij verleende hulp aan arme mensen, tekende hen terwijl ze werkten, verdwaalde in religieuze waanideeën en ging uiteindelijk hier aan ten gronde. Ondanks veel informatie heb ik een belangrijk onderwerp gemist: wanneer en waarom heeft hij zijn oor heeft afgesneden? Het schijnt



AOCN's gewesen, lieb gewordene Freunde, die man immer wieder gern sieht. Mit einer kleinen Verspätung, die der Geselligkeit geschuldet war, brachen wir zur Ausstellung "Vincentre" nach Nuenen auf. Unser Vorsitzender hatte sich für einige Teilnehmer als Chauffeur verdingt, da die Parkgelegenheiten bei der Ausstellung begrenzt waren. Ein kurzer Spaziergang vom

Parkplatz zur Ausstellung, Bezahlung des Eintritts mit Inanspruchnahme des Rentnerrabatts, und die multimediale Ausstellung konnte besucht werden.

Man hat viel erfahren über Vincent van Gogh, sein zeichnerisches und malerisches Talent, sein kurzes Leben und seine Erkrankung zum Ende seines Lebens hin. Für mich war er eine zerrissene Persönlichkeit, die wohl sehr unter seinem Elternhaus, dessen religiösen und moralischen Vorstellungen gelitten hat. Er zeigte eine Hilfsbereitschaft armen Leuten gegenüber, zeichnete sie in ihrer Arbeitswelt, steigerte sich in religiöse Wahnvorstellungen und ist

niet belangrijk te zijn geweest voor de curator van de tentoonstelling. Velen van ons hebben een aanzienlijke tijd in het Vincentre doorgebracht en hebben veel informatie moeten verwerken.

Anton en Ellie stelden voor dat na zoveel cultureel voer voor de hersens de mond ook wel iets zou kunnen gebruiken en daarom hebben we ons na de tentoonstelling naar de lokale Italiaanse ijssalon begeven. Meer mensen hadden hetzelfde idee want de rij voor de balie was immens. Heel lekker ijs, hoe meer bolletje's, hoe beter! Iedereen, nee niet iedereen, ging toen terug naar het hotel om zich te wijden aan het werkelijke doel van het evenement: de gezelligheid.

Een Alvis-diva had besloten niet te voldoen aan de instructies van haar meester en weigerde dienst. Hans van der Meijden en Anton Brouwers hebben zich op het probleem gestort en er voor gezorgd dat de diva een veilig onderkomen voor de nacht had. In het hotel zaten de deelnemers goed gemutst en bij prachtig weer op het terras waar menig drankje werd genuttigd. Om ongeveer 7 uur 's avonds werd een uitstekend 4 gangen diner geserveerd in een voor ons gereserveerde zaal en bij hoofdgerecht verschenen ook Hans en Anton, alsof ze het hadden geroken.

Simon genoot ook volop van het luxe bad



De zondag

begon rustig met rond 9.00 uur het ontbijt (een tijd waarop in Duitsland de briefing voor de komende rit plaatsvindt). De zondagdeelnemers arriveerden en verzamelden zich met de andere op het terras. Verschillende pogingen van een 'Duitse hoornblazer-Lutz' om de deelnemers te verzamelen voor de briefing mislukten jammerlijk, wat kon worden afgeleid aan de steeds wanhopiger toeterende Lutz. Op de een of andere wijze slaagde de voorzitter er in om zijn mededelingen te doen

wohl letztendlich daran zu Grunde gegangen. Trotz vieler Informationen habe ich die eine vermisst: Wann und warum hat er sich sein Ohr abgeschnitten? Es scheint des Kuratoren der Ausstellung nicht wichtig gewesen zu sein. Viele von uns waren eine geraume Zeit in der Ausstellung und haben diese auf sich wirken lassen. Anton und Ellie schlugen vor, nach soviel Futter für den Kopf noch Futter für den Körper folgen zu lassen und empfahlen uns eine örtliche italienische Eisdiele. Ich denke, alle sind der Empfehlung gefolgt, da das Gedränge vor der Theke immens war. Ein sehr gutes Eis, je mehr Kugeln, desto besser. Alle, nein nicht alle, traten danach die Rückfahrt zum Hotel an, um dem eigentlichen Zweck der Veranstaltung zu frönen: Geselligkeit.

Eine Alvis-Diva hatte beschlossen, sich den Anweisungen ihres Herrn nicht zu fügen und verweigerte ihren Dienst. Hans van der Meijden und Anton Brouwers fügten sich in ihr Schicksal und betreuten die Diva bis zum späten Abend, damit sie sicher in ihre Pflegestation verbracht werden konnte. Im Hotel saßen die Teilnehmer bei weiterhin bestem Wetter und guter Laune auf der Aussenterrasse und nahmen den einen oder anderen Drink.

Gegen 19.00 Uhr gab es in einem für uns reservierten Raum ein vorzügliches mehrgängiges Diner und zum Hauptgang tauchten dann auch Hans und Anton auf, als hätten sie es gerochen.

Der Sonntag

begann beschaulich gegen 9.00 Uhr mit Frühstück (ein Zeitpunkt, bei dem in Deutschland schon das Briefing für die anstehende Ausfahrt stattfindet). Weitere Teilnehmer stießen zu den Anwesenden hinzu und versammelten sich auf der Aussenterrasse.

Mehrere Versuche eines deutschen Hornbläusers durch eindeutige Signale die Teilnehmer zum Briefing zu bitten, scheiterten kläglich, was sich an den zunehmend verzweifelt klingenden Hornsignalen ablesen lies. Schließlich gelang es irgendwie doch, dass der Vorsitzende einige Anweisungen zur Fahrt loswerden konnte und gegen 11.30 Uhr setzte sich der Tross in Bewegung.

Die Gruppe fuhr sehr disziplint das hervorragende Roadbook ab, ohne das Rollierende System anzuwenden, alles ging flüssig von statten. Das Vertrauen der Teilnehmer untereinander war sehr groß. Wie ich feststellen konnte, fuhr André wieder direkt hinter Roel her, wenn auch mit gehörigem Abstand. Nachdem wir Neunen verlassen hatten, ging es durch eine schöne Landschaft, die noch schöner gewesen wäre, wenn die Natur sich vierzehn Tage früher entschlossen hätte, Frühling zu machen. Viele Knospen waren noch nicht auf, und frisches Grün fehlte ein bisschen. Die Anwesen, an denen wir vorbeifahren, waren



en rond 11.00 uur vertrok het peloton. De groep volgde zeer gedisciplineerd het uitstekende Roadbook, zonder het roulerend systeem toe te passen, het liep op rolletjes. Het vertrouwen onder de deelnemers was erg hoog. Zoals ik kon vaststellen reed André achter Roel, zij het op gepaste afstand! Na het verlaten van Nuenen reden we door een prachtig landschap dat nog mooier zou zijn geweest als de natuur veertien dagen eerder het voorjaar had ingezet. Veel bomen en planten zaten nog niet in de knop waren en fris groen ontbrak ook een beetje. De huizen en boerderijen die we passeerden zagen er allemaal goed onderhouden uit, alles was klaar voor de lente. We reden veel over zijwegen, dat zouden in Duitsland agrarische

wegen zijn en dus afgesloten voor auto's. Er was van alles onderweg: hardcore fietsers, recreatieve fietsers, grillige eigenaars van Engelse auto's van het merk ALVIS, ruiters en wandelaars. Dat ging allemaal goed, met uitzondering van een Taliban-fietsers die Jan Maarten een kopstoot op zijn dak gaf omdat hij zich bedreigd voelde.

We hebben veilig onze lunch bestemming bereikt: Restaurant de Cockpit op Kempen Airport. Het weer nodigde ons uit om onze lunch op het terras te nemen en naar de vliegtuigen te kijken.

We wilden in Budel eigenlijk afscheid nemen van de deelnemers om naar Utrecht te rijden naar onze dochter en kleinzoon Nick, maar we besloten om ook aan het tweede deel van de rit terug naar het hotel deel te nemen. Tijdens het eerste deel van de rit

alle sehr gepflegt, alles war vorbereitet für den Frühling. Wir fuhren viele Nebenstraßen, die in Deutschland Wirtschaftswege wären und somit für Autos gesperrt. Hier war alles unterwegs: Hardcore-Fahrradfahrer, Freizeit-Fahrradfahrer, spleenige Besitzer von englischen Wagen der Marke ALVIS, Reiter und Wanderer. Alle konnten miteinander, bis auf einen Fahrradfahrer-Taliban, der Jan Maarten eine Kopfnuss auf dessen Verdeck gab, weil er sich bedroht gefühlt hatte.

Wir erreichten sicher unser Ziel für die Mittagsrast: Das Restaurant de Cockpit auf dem Kempen Airport. Das Wetter lud uns ein, unser lunch auf der Terrasse einzunehmen und dem Flugbetrieb zuzusehen. Wir wollten uns eigentlich hier von den Teilnehmern verabschieden, um nach Utrecht zu unserer Familie und unserem Enkel Nick zu fahren, aber wir entschlossen uns doch, auch den zweiten Teil der Ausfahrt zurück zum Hotel mitzufahren. Wohl auch weil im ersten Teil so gut wie keine Drempe überfahren wurden. Wir hatten sie vermisst und wurden kurz vor Ende der Fahrt doch noch reichlich belohnt. Für uns ist Nuenen der Ort mit der höchsten Rotunden- und Drempe, den wir kennen. Die schöne Fahrt klang für uns aus mit Geselligkeit auf



hebben we bijna geen drempels gehad. We hadden ze gemist en werden kort toch nog rijkelijk op hobbels getrakteerd. Voor ons is Nuenen de plek met de hoogste rotende- en drempeldichtheid die we kennen.

De mooie rit eindigde op het terras met een door de AOCN aangeboden drankje. Mijn kennis van het Nederlands werd door Riet met een taalttest beoordeeld. We namen hartelijk afscheid van de deelnemers.

Een geslaagd evenement: hartelijk dank aan Ellie en Anton (ik weet hoeveel werk het is om een dergelijk evenement te organiseren)



der Aussenterrasse, einem Drink, den der Club gesponsort hat, einem Sprachtest, den Riet mit mir durchführte und einem herzlichen Abschied von den Teilnehmern. Eine gelungene Veranstaltung: Vielen Dank an Ellie und Anton (Ich weiss wieviel Arbeit in solchen Veranstaltungen steckt.)



De Alvis-Willowbrook van Roel Bijl tijdens de 35-jarig jubileumviering in Tecklenburg

Alvis Coachbuilders - deel 5

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 5 uit de serie betreft:

WILLOWBROOK COACHBUILDERS LTD.

Dit bedrijf, oorspronkelijk geheten Stokes en Holt Ltd., startte in 1910 met het bouwen van carrosserieën op kleine schaal in Loughborough, een naargeestig voorstadje van Leicester.

Pas in 1925 nam men de handelsnaam Willowbrook aan. Hun specialiteit was het bouwen van autobussen meestal op chassis van Chevrolet en Bedford. Dit waren vaak kleine bussen op bestelling voor lokaal gebruik.

Na 1935 werden de zaken serieus aangepakt met grote voornamelijk dubbeldeksbussen op chassis van A.E.C., Bristol en Leyland.

Willowbrook-klianten waren allen eigenaren van zelfstandige busondernemingen met eigen buslijnen door het hele land. Iedere klant had zo zijn eigen wensen waardoor er een enorme variatie aan modellen ontstond waarvan die typisch Engelse bussen uit de jaren vijftig menigeen nog



goed voor ogen staan. De zaken gingen goed, men had een solide naam opgebouwd met het bouwen van autobussen.

Maar nu het verband met Alvis.

Alvis had in 1955 een groot probleem. Het toen lopende model, de TC 21/100 was over zijn hoogtepunt heen en deed gedateerd aan. Tot overmaat van ramp werden zowel Mulliners als Tickford in dat jaar opgekocht door Standard-Triumph en de David Brown Group waardoor men beide coachbuilders in een klap verloor!

Alvis stond met lege handen maar wende zich tot de beroemde Hermann Graber in Zwitserland.



*Coachbuilders to
the most important
operators
and authorities*



DERBY ROAD · LOUGHBOROUGH · LEICESTERSHIRE

Hij had net een prachtige Alvis gemaakt: de TC 108G. Tussen Graber en Alvis werd een zakelijke deal snel beklonken en de productie van deze fraaie auto zou verder in Engeland gebeuren.

Er moest nu natuurlijk een nieuw carrosseriebedrijf gevonden worden en de keus viel op Willowbrook die maar weinig ervaring had met personenauto's. Deze merkwaardige keuze was dan ook geen lang leven beschoren,

de levering van een eerste opdracht van 25(!) stuks kwam uiterst traag van de grond.

Het werk was voor Willowbrook te ingewikkeld en tot overmaat van ramp extreem duur.

De verkoopprijs voor een Alvis-Willowbrook in 1957 kwam uit op 3451.- pond! Ter vergelijking, de Grey Lady TC 21/100 kostte 1771.- pond en een Rover 3 Litre 1864.- pond.

Deze prijs vonden zelfs de meest loyale Avisklanten veel te gortig (alhoewel, voor een Bentley S1 moest 6300.- pond neergeteld worden!).

Na een vol jaar wachten waarin slechts 15(!) stuks werden afgeleverd werd de samenwerking verbroken. De directie van Alvis besloot in 1958 de productie van de koetswerken uit te besteden aan Park-Ward, een zeer gerenommeerd bedrijf die de Graber-Alvis ook nog voor een veel lagere prijs kon leveren.

Willowbrook ondertussen werd in dat jaar overgenomen door concurrent Duple en de beide fabrieken werden samengevoegd in Leicester.

De eerste jaren heetten alle dubbeldeksbussen nog Willowbrooks en de overige bussen Duple-Midland tot een aandeelhouder de merknaam Willowbrook kocht in 1971.

Hij begon hiermee zijn eigen onderneming en bouwde nieuwe bussen met namen als Expressway en Spaceway. Dit werk werd in 1984 gestaakt en Willowbrook kon zich nog een aantal jaren staande houden met het opknappen van verouderde bussen.

In 1993 viel het doek en werd Willowbrook gesloten.





OP HET RAAKVLAK VAN RIJDEN EN RESTAUREREN

Er is een liaison tussen de wild-enthousiaste berichten over de Alvis Speed 25 in 1937 en de realiteit van bijna een halve eeuw later, onze autohobby anno 1983. De pers beschreef de Speed 25 als ware hij een demarcatiepunt in de sportwagengeschiedenis. Gebroken werd met oude waarden, vooroordelen (kennelijk bestonden die!) tegen deze 'high-performance car', ze brokkelden af. Als de onbedorven hobbyïst van nu deze Alvis Speed 25 beschouwt, valt hem op dat de auto in veel opzichten niet uit 1937 lijkt te dateren, maar zich veeleer makkelijk voegt naar modernere concepten. Kras, we zijn ons dat bewust, maar we voelen ons gesterkt door het ambachtelijke, het *craftmanship* van de Engelse fabrikant, waarmee de in de aanhef van dit verslag aangegeven verbinding is gesloten: de tijd lijkt te hebben stilgestaan. *Het Automobiel* zocht een Alvis Speed 25 uit 1937 op en trof tevens – gelukkerigerwijs – een in-hart-en-nieren-hobbyërende familie Van der Weiden.

Alvis? Het is niet onmiddellijk een merknaam waar de gemiddelde automobielliefhebber aan denkt, tenzij je al eens een tijdje Auburn hebt gereden, je getroffen wordt door de bedrijfszekerheid die de Alvis uitstraalt en je... Henk van der Weiden heet. Aanvankelijk zocht Henk een drophead, zoals hij die ergens in een tijdschrift had gezien, later werd het een Speed 25 Tourer. De zekerheid die Henk had, was dat het een vrijwel hopeloze zaak was zo'n Alvis te bemachtigen, überhaupt eigenlijk een Alvis. Niettemin, de aanhouder wint. In eerste instantie was het zoeken naar een club, de voor de hand liggende stap. Die club zat in Engeland. Een niet-bezitter lid van de

Engelse Alvis-club? Zeker, wellicht een van de weinigen, maar toch, mede door Henk's aanstekelijke enthousiasme volwaardig lid. Het speuren kon 'geautoriseerd' beginnen. Henk had nu een prima toegang tot niet alleen de handel en wandel – in de hobby – van Alvis-liefhebbers, maar vooral van de automobielen van die naam. De club komt eenmaal 's jaars in Knebworth House bijeen. Gans Alvis-minnend Engeland geeft dan acte de presence en in 1976 waren ook Henk en zoon Bart in het kader van hun jacht naar een Speed 25 van de partij. Via vriend John Morley – 'hij had de sympathieke hebbelijkheid de fles of het blikje waar uit hij had gedronken, naast het linker-

achterwiel van zijn zeldzame Alvis te zetten' – raakte Henk van der Weiden in contact met Alf Brown. Brown gold, en geldt nog steeds, als de Alvis-expert en -mecanicien in het kleine kringetje van liefhebbers. Onder het genot van kip, wijn en aangename kout – 'I tuned my exhaust like an organpipe' – zette Henk zijn problemen uiteen. Speed 25? Uitgesloten! Speld in een hooiberg! Zo ongeveer liet het gebromde antwoord van Alf Brown zich omschrijven.

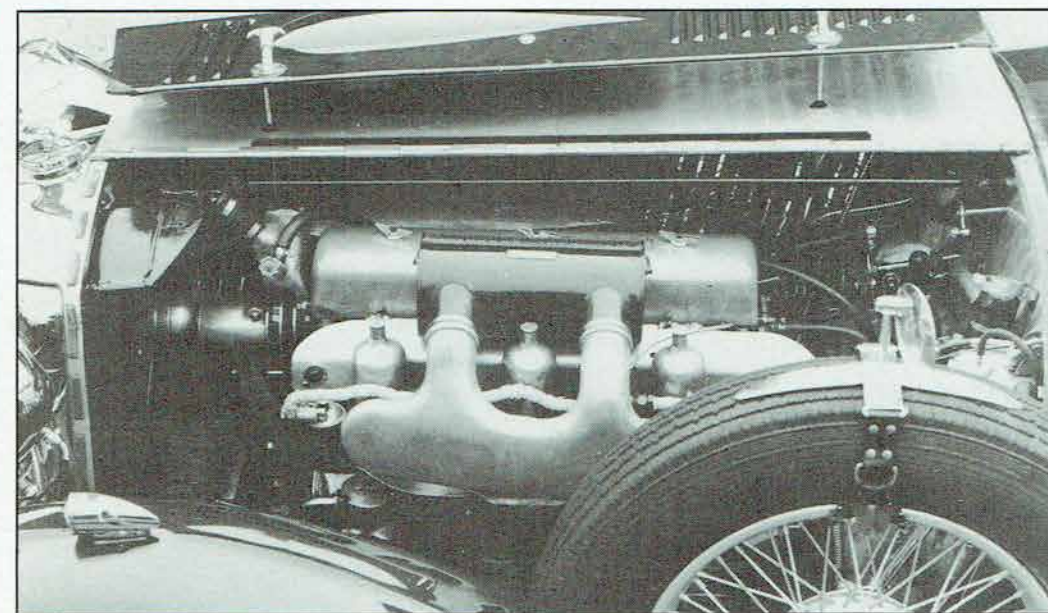
Teleurgesteld mengden Henk en Bart zich onder het snaterende Alvisgezelschap. Tot Alf Brown zich aan het einde van die gedenkwaardige middag bij hen voegde met de mededeling dat hij héél misschien toch iets wist. 'Ik heb jullie een tijdje gade geslagen en ik geloof dat het jullie niet om het geld te doen is en het hobbyïstische hart op de juiste plaats dragen. Op de grens van Engeland en Schotland woont een oude Engelse familie. Die hebben een Alvis-fabriek af, een die jij zoekt. Ze willen de auto wegdoen en zoeken feitelijk iemand die hun familiestuk wil

koesteren.' Een dergelijke ballotage is niet alledaags!

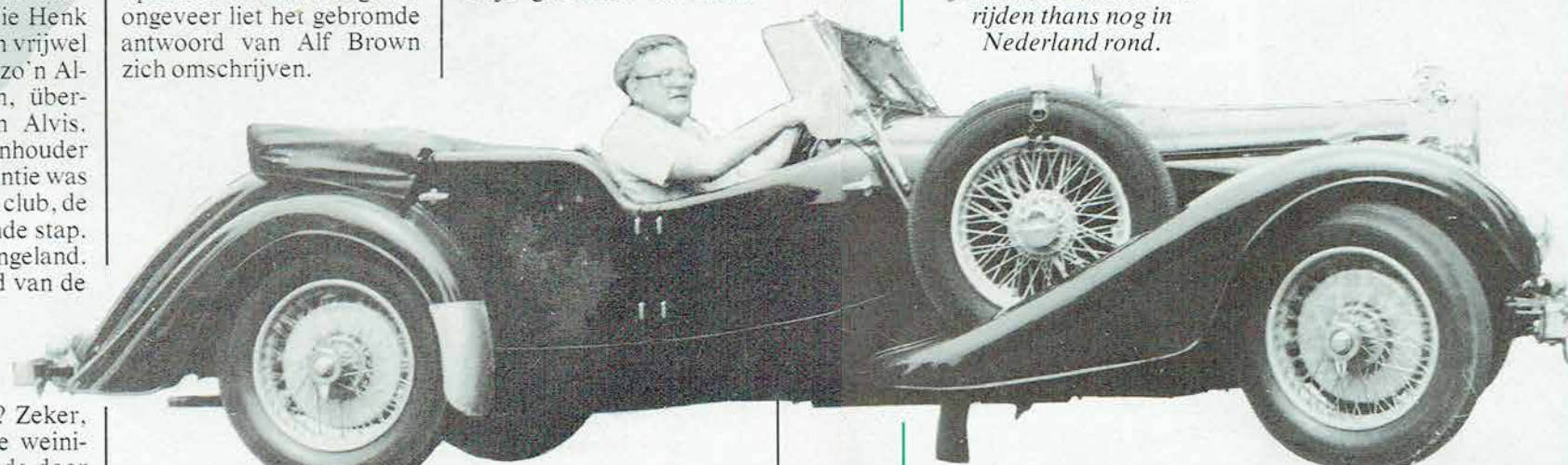
Schotland

Dat kostte een vakantietrip naar Schotland. 'Het was echt zo die Engelse stijl, weet je,' grinnikt Henk. 'Van die oude grootgrondbezitster kreeg je geen hand, maar een koel knikje. Niettemin, het ijs werd werkelijk gebroken toen haar

was gebleken dat ik wat van Saksische architectuur afwist. Alweer goedgekeurd! Gelukkig! De afspraak werd gemaakt de volgende dag naar de Alvis te kijken. Inderdaad, die ochtend kwam, maar de glans van het 'echte ontdekken' was er een beetje af, want de lokale garagiste had 'm aluit de schuur gehaald in zijn ijver 'm aan de praat te krijgen. Hetgeen overigens niet was gelukt. 'Die wespe-taille, we waren meteen verkocht. Het was liefde op het eerste gezicht,' vertelt Henk van der Weiden vol vuur. De staat? Tja, niet onmiddellijk erbarmelijk, maar ze mochten er gerust van uitgaan dat de auto



201 Speed 25's zijn er gebouwd. Vier daarvan rijden thans nog in Nederland rond.



Zo'n drieënhalve liter meet deze knaap van een zescilinder.

'What's your name again?' Vlak daarop arriveerde de Alvis. Het Londense deel van het restauratiewerk kon beginnen. De zuigers zaten vast en werden met hamer en blok hout los geslagen. De remmen werden losgehaald, geen werkte immers, en vervangen. De koppeling en fuseepennen – hoe zuur kan vet in zo'n spanne tijds worden! – konden onderhanden worden genomen en in het dashboardkastje bleek een muizeneggen domein te hebben gekozen; een deel van de elektra was aangevreten. Twee weken, twee gouden weken waren Bart onder het alziend oog van een van weinig spraakwater voorziene Alf Brown gegund. In die twee weken kon Bart eigenlijk doen en laten wat hij wilde; hij had zich immers al bewezen. Hij gaf ogen en oren goed de kost, zelfs zo dat hij beter in de warrige onderdelenvoorraad thuis raakte dan mister Brown himself. Dat kwam de laatste op enkele dure weddenschappen te staan. Koppeling en drukgroep van de 25? Uitverkocht, volgens Alf. En even later

vanaf de grond toe moest worden opgebouwd. Maar het was een: Alvis Speed 25! Alf Brown kreeg de eervolle opdracht om – overigens met hulp van Bart van der Weiden – de auto in zodanige conditie te brengen dat hij op eigen kracht naar Holland zou kunnen komen.

London

En daar begint het verhaal van Bart: 'Alf's bedrijfje is gevestigd in een van de Londense mews, typische steegjes met werkplaatsjes waar aan exclusief materiaal wordt gesleuteld. Alf's atelier, zo mogen we het wel noemen, past uitstekend in

dat pittoresque decorum: onderdelen aan de muur en plafond, een volgestampte zolder, rommelig en temidden van dat alles een van top-tot-teen zwarte Alf.' De Alvis Speed 25 was nog niet aangekomen en Bart wilde zich onledig houden met restauratiewerk. Maar dat ging zomaar niet. Zijn eerste taak: het ontkolen van een cilinderkop en het inslijpen van de kleppen. Alf converseerde niet en beperkte zich tot een enkel 'hey you' als het om de koffie ging. Zijn reserves smolten echter toen Brown een kannetje petroleum in de kop goot en de peut werkelijk in de verbrandingskamers bleef staan.

toegegeven: 'Yes Bart, it's yours.'

Naar Nederland

Alf Brown bracht de auto in een spannende reis naar Nederland. Henk en Bart brachten de Speed eigenlijk onmiddellijk daarna voor de keuring. De enige aanmerking die er viel te maken, was dat de remmen licht scheef trokken, maar Bart wist dat onder aanvankelijke hilariteit en later bewonderende verbijstering ter plekke te verhelpen door de handrem aan te trekken en de remkabels dezelfde spanning te geven: alweer goedgekeurd! De ontvangst van het officiële kenteken was sein voor de volledige restauratie.

'En dan kom je eigenlijk keer op keer zaken tegen – een uiterst leerzaam proces overigens – waaruit de door ons veronderstelde kwaliteit van Alvis blijkt.

Het duurzame systeem van de vacuum bekrachtigde mechanische remmen bijvoorbeeld. Of anders: de achteruitrijlichtschakelaar die op de commandeurstang is gemonteerd. Of: het centrale smeersysteem met z'n 42 punten. Een ander voorbeeld is de prima constructie in de kop met die 108 kleppen, negen per klep, waarvan vijf linksom gewonden en vier rechtsom. Bovendien heb je zekerheid over de aanwezige oliedruk, omdat de oliedrukpomp en de toerenteller dezelfde aandrijving hebben. Slim! Enige voor die tijd aan boord aanwezige luxe: ingebouwde cricks, de tijdens de rit regelbare hydraulische schokdempers, het al eerder genoemde loopplampje, de gehele elektra is gezekeerd. 'Tja, we kunnen wel stellen dat alles aan de Alvis op bedrijfszekerheid is gericht,' weet Henk. 'Dubbele benzinepompen, een zevenmaal

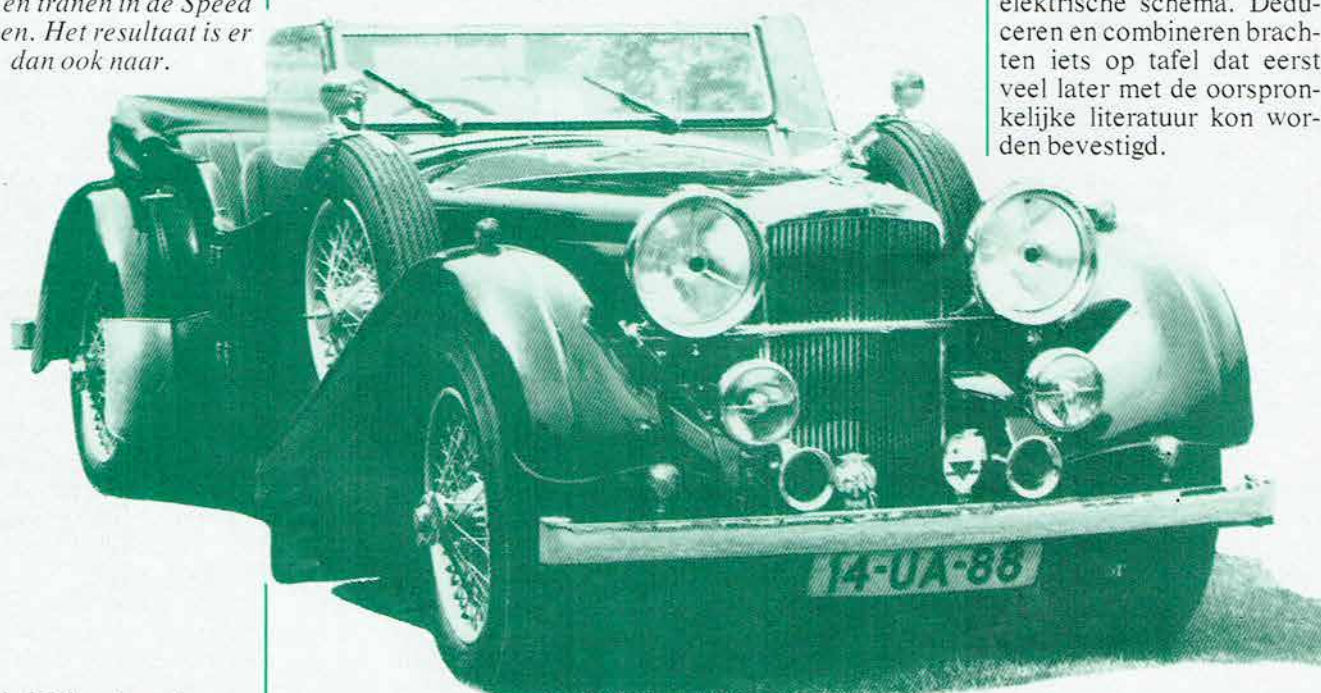
gelagerde krukas nog eens aan het eind in rubber gevat en een vliegwiel van zo'n tweehonderd kilo. Er zijn er heel wat die dat vliegwiel tot vijftig kilo hebben afgedraaid met het oogmerk de acceleratie te verbeteren. Het is overigens gemakkelijk de motor op een (van de drie) carburateurs te laten lopen en dan zie je het vliegwiel letterlijk draaien. Tussen haakjes, wij hebben het probleem van de acceleratie, voor zover dat een probleem is natuurlijk, opgelost door de overbrenging voor de achteras van een 4.3 liter, een type dat volgde op de Speed 25 en dat mechanisch in grote trekken gelijk aan de Speed was, te monteren. Onze Speed is daardoor tien procent sneller en, wat meer is, de motor loopt een stuk rustiger.'

Bart van der Weiden heeft zo'n tweeduizend uur bloed, zweet en tranen in de Speed 25 zitten. Het resultaat is er dan ook naar.



Helaas, bij de eerste echte rit in de volledig gerestaureerde Alvis Speed 25 werd het radiator-ornament ontvreemd. Een nare zaak, die Alf Brown oploste door een replica te gieten. Met tandartsboortjes werd dat accessoire afgewerkt.

Bart de zaak te klaren. Bart stelde wel een grens aan het originaliteitsbeginsel. Op de niet-zichtbare plekken liet hij zich ettelijke malen verleiden tot verbeteringen die op het origineel nimmer konden voorkomen. In het koelsysteem bijvoorbeeld zijn veel aluminium gietstukken aan het gietijzeren blok bevestigd; dat corrodeert op een heel nare wijze. Bart loste dat op door plaatjes stainless steel met componentenlijm in het geheel te passen. Een fraaie persoonlijke overwinning boekte Bart met het tekenen van het elektrische schema. Deduceren en combineren brachten iets op tafel dat eerst veel later met de oorspronkelijke literatuur kon worden bevestigd.



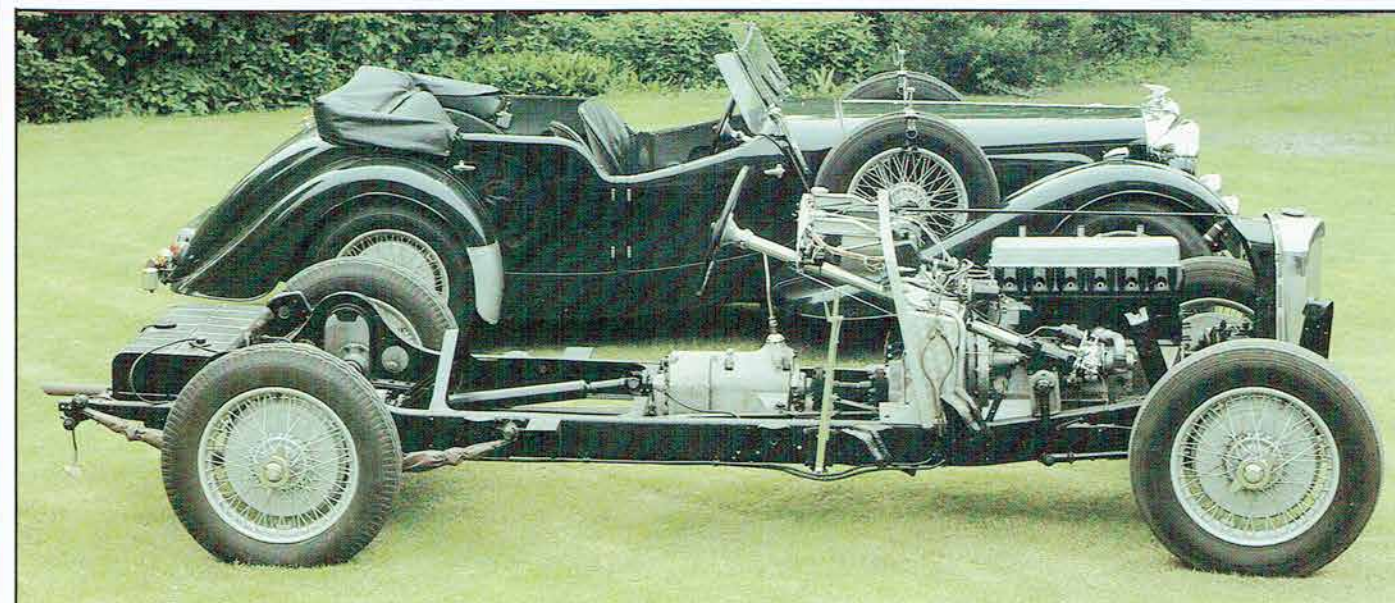
Finishing touch

Natuurlijk zit er aan een Alvis meer dan loutere technische commotie. Het aluminium van sommige onderdelen leek op een aantal plaatsen wel poeder. Dat hield in het frezen van com-

pleet nieuwe stukken. Iets anders: omdat de Alvis een vlak chassis heeft, tordeert dat en Bart wikkelde daarom linnen om de diverse verbindingen om het kraken – succesvol – te lijf te gaan. Van de remankerplaat dien-

den delen van het gietwerk te worden nagemaakt. Er zat nogal wat zink in dat in die vochtige zure omgeving in Engeland niet erg bestendig was gebleken. Na oneindig veel geduld en proefjes met lasmateriaal lukte het

Onderdelenvoorziening? 'Tja,' zuchten Henk en Bart, 'heel veel dien je zelf te maken. Daartoe ben je met zo'n auto wel veroordeeld. Gelukkig hebben Alf Brown en de goed gesorteerde Red Triangle Garage nogal wat. Een andere bron



is de jaarlijkse Alvis-meeting in Engeland. Er zijn daar allerlei lieden, ook onderdelenhandelaren, en zo is het ons gelukt voor bijzonder weinig geld een prachtig uitlaatspruitstuk op de kop te tikken.' Dat brengt ons weer bij de Alvis-club, waar het allemaal mee begon. Het is juist die sfeer van kameraad-

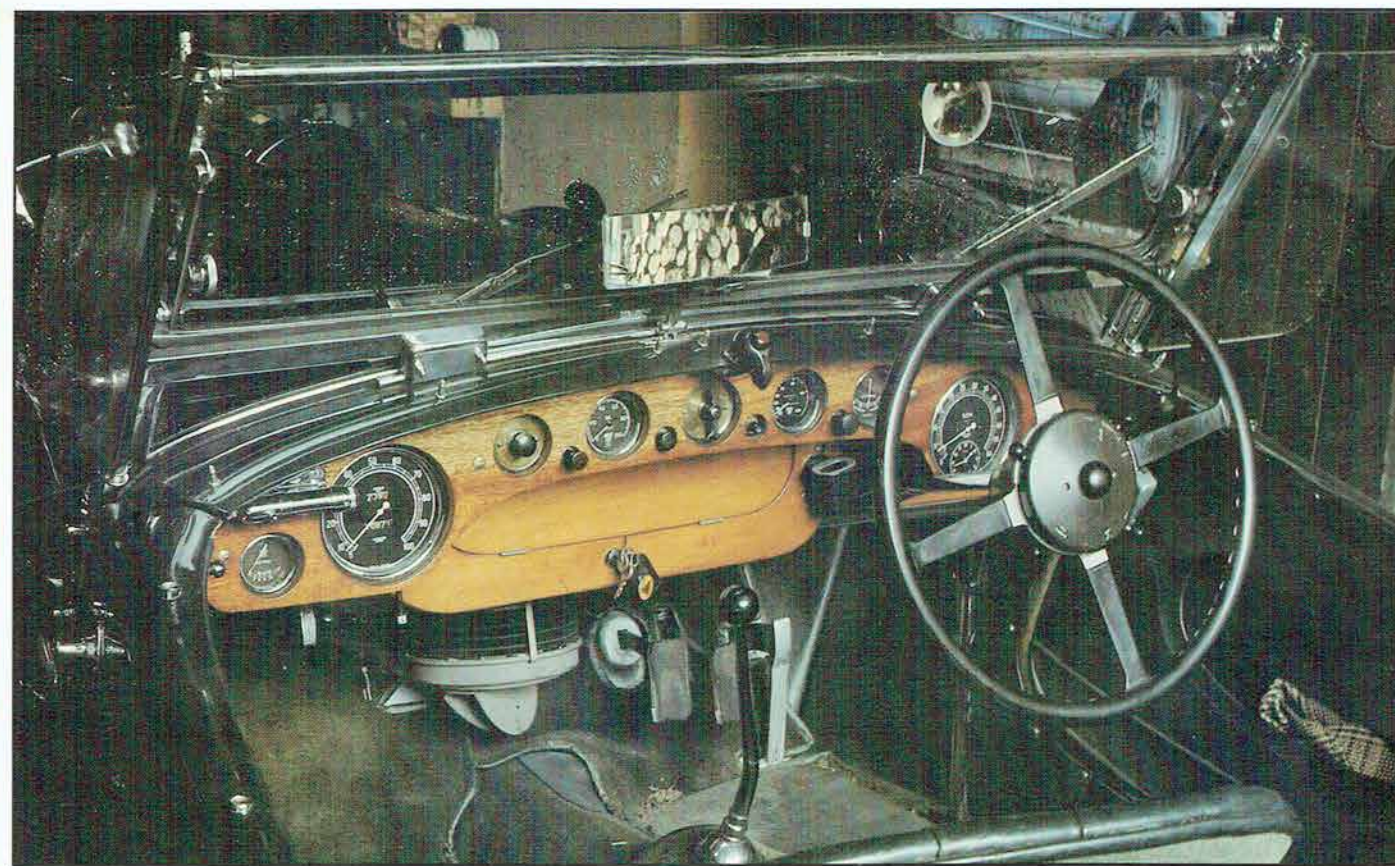
schappelijke sportiviteit met een typische Engelse oprechtheid, waarin de Van der Weiden's zich opperbest thuisvoelen. 'Je handelt niet. Als je onderdelen of anderszins hebt, verkoop je dat voor dezelfde prijs waarvoor jij 't kocht, of je houdt 't voor jezelf. Alvis-adepten kennen een

soort lotsverbondenheid. Wie eenmaal met het Alvisvirus is besmet, geve zich onverwijld over. Verzet is nutteloos.

Paulus Eras

De chassis van de beide Alvissen van de Van der Weiden zijn uiteraard identiek.

Het dashboard is ingericht voor de sportman. Ergo: rechts de toerenteller en uiterst links de veel minder belangrijke speedometer.





Warum ist mein Alvis 4.3 Ltr so langsam ?

Lutz Burchard

Ich weiss natuerlich, dass mein 4.3 ltr ein gewaltiges Ausmass hat – wann immer ich zu einem ALVIS meeting in UK komme sagt man: Ah, da kommt Lutz mit dem Panzerwagen!

Aber ich bin doch enttaeuscht, dass mein ALVIS gegenueber den Speed's 25 und 20 viel langsamer ist – wo er doch eigentlich ein motorisches Kraftpaket ist!

Darum habe ich mich zu einer grundlegenden Untersuchung entschlossen – das Problem kann ja nur darin liegen, dass der 4.3 zu schwer ist. Wie kann ich das Problem loesen – wie kann ich Gewicht vermindern? Es muss mehr speed herausgeholt werden!

Hierfuer habe ich eine genaue Gewichtsuntersuchung unternommen und das Auto total leergeraumt von allen Dingen, die sich im Kofferraum etc. befanden und hier sind die Bilder:

Ergebnis:

| | |
|---------------------------------|----------|
| - Gewicht des 4.3 ltr RDW | 1.880 kg |
| - Bordwerkzeug. | 3 kg |
| - Wagenheber. | 12 kg |
| - Werkzeugtasche 1. | 12 kg |
| - Werkzeugtasche 2. | 4 kg |
| - Ersatzteile/-Elektrik. | 8 kg |
| - pushup battery. | 9 kg |
| - Benzinkanister | 9 kg |
| - Tasche fuer Oel/Reiniger. | 6 kg |
| - piquenique Utensilien. | 4 kg. |
| - Koffer Christine bei rallies. | 50 kg |
| - Koffer Lutz | 10 kg |
| - Regenjacken/Decken etc | 10 kg |
| - Gewicht Christine | 53 kg |
| - Gewicht Lutz | 88 kg |

total Gewicht bei Rallies 2.150 kg



Naja, das ist mal etwas!

Ergo – ich muss entscheiden:

- reduziere ich die Werkzeuge auf ein Minimum? ... aber bei Baujahr 1938 muss man im Falle einer Panne alles schwere Geraet haben, wie Wagenheber/ Werkzeuge, auch pushup battery, natuerlich Ersatzkanister – gut, Pflegemittel kann man vergessen!
- Koffer Christine / Regenjacken >>> vergiss es oder Du bekommst eine Scheidungsklage
- Gewicht Christine. >>> unter dem Minimum, also vergiss es
- Gewicht Lutz >>> aha, da kann etwas gemacht werden, sicherlich 15 kg! Also, da bin ich jetzt dabei um zu reduzieren!

Zusammengefasst – also, wenn ich fuer ca 10 kg Werkzeuge mitnehme und alles andere herauslasse und selbst 15 kg abnehme, habe ich eine Gewichtsreduktion von 72 kg – nicht schlecht !!!! Aber, wieviel speed kann ich damit mehr machen? Das muss ich erst einmal ausprobieren!

Nun habe ich einen sehr cleveren ALVIS Freund und der – ausser einem kleinen Schraubenzieher – keinerlei Werkzeug mit sich schleppt – nur die ANWB card! Und dieser Herr sagte zu mir: "Lutz, Du hast genau so wenig Ahnung, wenn Du ein Problem auf dem Weg hast, wie ich – was soll der ganze Unsinn, den Du da mitschlepst! Bei Problemen: einfach den ANWB anrufen!" Nun ueberlege ich, ob dies eine gute Option fuer die kommende Saison ist – aber, ich fuerchte, so schnell lerne ich nicht mehr um !



VRAAG EN AANBOD

MAAK GEBRUIK VAN DEZE RUBRIEK OM GRATIS (VOOR LEDEN) WEER RUIMTE IN UW GARAGE TE KRIJGEN DOOR UW OVERTOLLIGE ONDERDELEN (OF AUTOMOBIELEN) AAN TE BIJDEN, OF ZOEK VIA DEZE RUBRIEK DATGENE WAAR U AL ZO LANG OM VERLEGEN ZIT.

Te koop: achterportieren voor TA21 compleet met krukken, raamslingers e.d., alle ruiten, richtingaanwijzers, houten omlijsting binnenkant ramen. Tel. 0316543088 - wim.vegter@xs4all.nl

Te koop gevraagd: spaakwielen 19 inch, recht-hoekige voorruit met chroom omlijsting eventueel neerklapbaar, losse spatborden. Tel. 0316543088 - wim.vegter@xs4all.nl

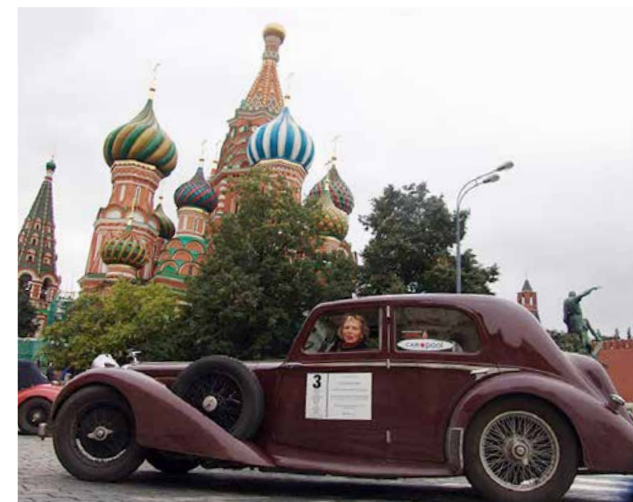
Te koop gevraagd: wat ik zoek is een aluminium motorkap voor mijn TD 21 uit 1962. In de kap die ik nu heb is het aluminium op een paar plekken gescheurd. Wie heeft er nog een kap staan en wil deze voor een redelijke prijs aan mij verkopen? Simon Feenstra - FEETERS@hetnet.nl

Tom Gatsonides is van plan om zijn Speed 25 Saloon te verkopen. Zie hieronder de gegevens en de omschrijving zoals door de taxateur opgesteld. Contact: tom@gatsonides.me of tel. 06-54273196

| | |
|----------------------------------|-------------------------|
| Merk | ALVIS |
| Type | Speed 25 |
| Carrosserie type | Sedan |
| Bouwjaar | 1939 |
| Kenteken | DR-36-11 |
| Meldcode | 4663 |
| Datum 1 ^{ste} toelating | 19 augustus 1939 |
| Chassisnummer | 14663 |
| Motornummer | 15148 |
| Tellerstand | 54804 Mls (Afgelezen) |
| Brandstof | Benzine |

| | |
|----------------------|--|
| Stuur | Rechts |
| Kleur | Rood |
| Massa ledig voertuig | 1852 Kg |
| APK geldig tot | N.v.t. |
| Carrosserie | De, in 2001 gerestaureerde, carrosserie verkeert in goede staat. Het hang en sluitwerk verkeert in goede staat. |
| Lakwerk | De lak vertoont enige gebruikssporen en kleine beschadigingen, doch verkeert verder in goede staat. |
| Cabrioletkap | N.v.t. |
| Sierwerk | Dit is plaatselijk verveerd, doch compleet, deukvrij en roestvrij. |
| Dashboard | Gaaf. Alle meters compleet aanwezig en werkend. T.b.v. het gebruik tijdens historische rallies is het dashboard aan de onderzijde uitgebreid, hetgeen bij verwijdering geen sporen na zal laten. |
| Ruiten | Heldere ruiten. Deze zijn heel, krasvrij en vertonen geen pitten of scheuren. |
| Rubbers | De rubbers verkeren in goede staat, zonder overmatige uitdroging. |
| Chassis | Het chassis vertoont, evenals de andere vitale delen, geen waarneembare sporen van schade of doorroesting. |

Taxatiedatum 2 september 2016



Here's · a · tonic · to · the · jaded · motorist

Have you tried a 1932



NO other car under £1,000 can give such magnificent performance as the all-British, non-mass produced ALVIS. Amongst its 1932 Models are the fastest and smartest cars on the road to-day—and by virtue of their design and rating, by far the most economical. It is a refreshing experience to try out a new ALVIS. May we arrange for a demonstration? 12/50 models from £395. 12/60 from £450. Silver Eagle from £585. Literature from:

ALVIS CAR & ENGINEERING Co. Ltd., COVENTRY.
LONDON SHOWROOMS: 18, BERKELEY STREET, W.1.

SILVER EAGLE OR 12/50



"THE AUTOCAR"
DECEMBER 4, 1931



Sandd

Port betaald
Port payé

Artiv
grafisch ontwerp
illustratie
fotografie

email: pvdv@
artiv.nl

Retouradres: A. Hillebrand 1015 GB 33h

