

TRIANGEL

Power with beauty,



Speed with grace

JULI 2018 **113**

VERSLAG VAN DE FIRE FLIGHT

NATIONALE OLDTIMERDAG LELYSTAD

ALVIS COACHBUILDERS DEEL 6



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-bijlschrift.
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. 114
Uiterlijk 3 september 2018

Triangel is een uitgave van de
Alvis Owner Club Nederland

- 3 **Chairman's Column**
- 4 **Van de redactie**
- 5 **In Memoriam** - Lutz Burchard
- 7 **Evenementenkalender**
- 8 **Restauratie Alvis TD21**
DEEL 2
door Hans van der Meijden
- 10 **Fire Flight in Limburg**
verslag door
Loes Soffers
- 16 **Alvis Coachbuilders 6**
Offord & Sons
door
Jan Maarten
ten Bos
- 18 **Nationale Oldtimerdag**
Lelystad
door
Simon Feenstra
- 20 **Facts and figures**
3-Litre Saloon - door Hans van Hulst
- 22 **Concours 'd Elegance 2018**
verslag van
Hans van Tongeren
- 24 **Uit de oude doos ...**
Memories of a 12-50 stable
- 26 **FEHAC nieuwsbrief**



Voorplaat:
Dit klopt niet! TB21 van Paul van der Velde
met Hare op de radiator? De Haas draait zich
dan ook demonstratief om.

Chairman's Column

Zomer 2018

Sinds het verschijnen van mijn vorige column is het prachtig weer! Ik neem aan dat de meteorologische situatie weinig te maken heeft met mijn column maar ik vond het eigenlijk wel een passende openingszin. Mijn vorige column dateert van beging april! Is het weer werkelijk al die tijd mooi geweest? Nee, ik kan mij nog goed 2 juni herinneren! Het was toen wonderig en af en toe regende het. 2 juni, de dag waarop wij afscheid hebben genomen van ons clublid Lutz Burchard! Eigenlijk zouden wij als Alvis Owner Club op 2 juni kennis gaan maken met de leden van de Riley Club Holland. In plaats van naar Vierhouten te rijden hebben veel leden hun auto de andere kant op gestuurd om aanwezig te zijn bij het afscheid van Lutz. De laatste keer dat de meeste van ons Lutz hebben meegemaakt was tijdens de Hare Drive, het weekend van 7 april in Nuenen. Lutz en Christine waren aanwezig ondanks de mobiliteitsproblemen van Christine. Voor ons was er geen enkele aanleiding om aan te nemen dat dit Lutz zijn laatste rit met de AOCN zou zijn. Veel meer waren wij bezorgd om Christine die geplaagd werd door een gebroken pols en een breuk in haar bekken. Ik was daarom ook onaangenaam verrast toen Jan Maarten mij op 17 mei in de ochtend belde met de melding dat hij Lutz naar de dokter had gebracht en dat Lutz er slecht uitzag. De volgende melding van Jan Maarten, aan het begin van de avond, sloeg in als een bom: Lutz was overleden. Tijdens de afscheidsplechtigheid op 2 juni was de AOCN goed vertegenwoordigd. Veel leden en ex-leden waren in Den Haag aanwezig en hebben op een waardige manier afscheid van Lutz kunnen nemen. In deze Triangel is de tekst gepubliceerd zoals tijdens de plechtigheid is verwoord. Ook in Den Haag aanwezig was oud-lid Loes Soffers (vroeger Wevers). De hernieuwde kennismaking was aller hartelijkst. Loes en haar man Antoine werden weer, als vanouds, opgenomen in de Alvis-gemeenschap. Resultaat van dit weerzien: een nieuw lid. Loes en Antoine hebben die dag na thuiskomst besloten lid te worden van de AOCN en hebben ook direct een Alvis gekocht. Triest, dat wij afscheid hebben moeten nemen van Lutz, blij weer een nieuw lid te mogen verwelkomen. C'est la vie.

Met een vriendelijke groet van jullie voorzitter,

Sommer 2018

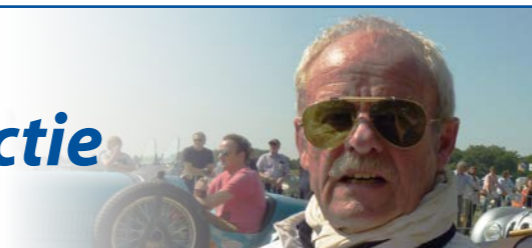
Seit der Veröffentlichung meiner vorherigen Column ist das Wetter wunderschön! Ich nehme an, dass die meteorologische Situation wenig mit meiner Column zu tun hat, aber ich dachte eigentlich, es wäre ein geeigneter Eröffnungssatz. Meine letzte Column stammt aus April! War das Wetter wirklich die ganze Zeit schön? Nein, ich kann mich noch an den 2. Juni erinnern! Es war windig und ab und zu regnete es. Am 2. Juni haben wir uns von unserem Club-Mitglied Lutz Burchard verabschiedet! Eigentlich wollten wir am 2. Juni die Mitglieder des Riley Club Holland kennenlernen. Anstatt nach Vierhouten zu fahren, schickten viele Mitglieder ihre Autos in die andere Richtung, um beim Abschied von Lutz anwesend zu sein. Das letzte Mal, das wir Lutz gesehen hatten, war während des Hare Drive am Wochenende des 7. April in Nuenen. Lutz und Christine waren trotz der Mobilitätsprobleme von Christine anwesend. Für uns gab es keinen Grund anzunehmen, dass dieses Treffen für Lutz seine letzte Fahrt mit dem AOCN sein würde. Vielmehr machten wir uns Sorgen um Christine, die von einem gebrochenen Handgelenk und einer Fraktur in ihrem Becken geplagt wurde. Ich war daher unangenehm überrascht, als Jan Maarten mich am Morgen des 17. Mai mit der Nachricht anrief, Lutz zum Arzt gebracht zu haben und dass Lutz schlecht aussehe. Der folgende Bericht von Jan Maarten am Beginn des Abends schlug wie eine Bombe ein: Lutz war gestorben. Während der Abschiedszeremonie am 2. Juni war der AOCN gut vertreten. Viele Mitglieder und ehemalige Mitglieder waren in Den Haag anwesend und konnten sich auf würdige Weise von Lutz verabschieden. In Den Haag war auch das ehemalige Mitglied Loes Soffers (früher Wevers) anwesend. Die erneute Bekanntschaft mit Loes und ihrem Ehemann Antoine war sehr herzlich. Ergebnis dieser Wiedervereinigung: ein neues Mitglied. Loes und Antoine haben sich als Mitglieder der AOCN angemeldet und kauften sich sofort einen Alvis. Traurig, dass wir uns von Lutz verabschieden mussten, froh, wieder ein neues Mitglied begrüßen zu können. C'est la vie.

Mit einem freundlichen Gruß von Eurem Vorsitzenden,

Ich danke Martina Brogsitter für die Überprüfung und Korrektur meiner Übersetzung.



Van de redactie



Eindelijk nr 113, ons probleemnummer. Weken te laat. Zowel bij Paul als bij mij, viel na een update het layoutprogramma weg op onze computer. Na alles weer, met veel hulp van buitenaf opnieuw opgestart te hebben werkte het weer, om na het afsluiten niet meer opnieuw op te starten weer zelfde probleem eindeloos zoeken en helaas was alles, ook wat al klaar was voor nr. 113, definitief weg niet terug te vinden. Bij mij, met hulp van Anton, gaat het weer, maar mijn hele bureaublad is nu anders en ik kan weinig meer vinden. Hoop, dat het gaat wennen
Dit keer geen aanbod voor vraag en aanbod, wel de oude doos en andere vertrouwde rubrieken.

Het plotseling overlijden van Lutz heeft ons allen zeer geraakt, nog jolig aanwezig met toeter en al op de Collse Hoeve en dan zomaar ineensweg.

De AOCN gaat verder..... wij maken ons op voor Crossing Borders, de Eagle Rally in Augustus samen met de Riley Club en nemen samen met de jongere generatie de draad weer op, ons zeer bewust, dat het op onze leeftijd in onze wereld zo snel kan veranderen Hopelijk spreken we elkaar weer in Ellecom.

Hans van Tongeren

In Memoriam - Lutz Burchard

door Anton Brouwers

Goete abend Herr Prazident, kann ik jou was fragen? Zo begon Lutz meestal zijn telefoongesprek.

Ondanks zijn langjarig verblijf in Nederland was zijn Nederlandse vocabulaire beperkt. Na een paar woorden werd het gesprek meestal voortgezet in het Duits. Ik heb Lutz leren kennen toen ik lid werd van de Alvis Owner Club Nederland op het moment dat hij het penningmeesterschap van de club op zich nam. Menigeen hier aanwezig heeft Lutz veel langer gekend dan ik. André Hillebrand, Mike Baker en Manfred Fleischmann hebben mij echter kunnen voorzien van informatie over het Alvis-tijdperk van Lutz ver voor mijn Alvis lidmaatschap.

Hoe is Lutz verzeild geraakt in de Alvis-familie? Op een van zijn reizen naar Engeland werd hij van het vliegveld afgehaald door Mike Baker, een zakenpartner in het Verenigd Koninkrijk, met een Zilverkleurige Alvis TD21 Saloon series 2. Lutz was zeer onder de indruk van de auto en vanaf dat moment besmet met het Alvis-virus. Enige tijd later heeft hij Mike gevraagd of die hem kon helpen met zoeken naar een gelijksoortige TD, het moest echter wel een Drophead zijn. In Birmingham werd een passende auto gevonden en in stromende regen werd de auto opgehaald. Het begin van Lutz zijn Alvis avontuur. Lutz en Mike zijn sinds dien goede vrienden. Lutz noemde Mike: (Alvis) Father!
De Alvis Owner Club Nederland is in 1982 opgericht en Lutz is in 1983 lid geworden. Lutz en partner waren vaak als deelnemers aanwezig bij door de Alvis Owner Club Nederland georganiseerde evenementen. Velen van ons zullen zich de hoorn van Lutz herinneren! Tijdens meerdaagse evenementen was het reveille blazen op zijn hoorn zijn specialiteit.
Hij genoot er van om iedereen wakker te maken met een kakofonie van hoorn tonen die meer leken op de Last Post dan op reveille. De meeste onder ons konden zijn optreden wel waarderen. De hoorn was ook een nuttig accessoire. Wanneer onze leden zich niet wilden verzamelen voor een briefing of te ver verspreid waren om met stemgeluid te bereiken nam Lutz zijn hoorn en toeterde net zo lang tot allen zich verzameld hadden.



Goete abend Herr Prazident, kann ik jou was fragen? So begann Lutz normalerweise sein Telefonat.

Trotz seines langen Aufenthalts in den Niederlanden war sein niederländisches Vokabular begrenzt. Nach ein paar Worten wurde das Gespräch meist auf Deutsch fortgesetzt. Ich habe Lutz kennen gelernt als ich damals dem Alvis Owner Club Nederland beigetreten bin; das war der Moment, als er Schatzmeister von AOCN wurde. Viele hier Anwesende kennen Lutz aber schon viel länger als ich. André Hillebrand, Mike Baker und Manfred Fleischmann konnten

mir Informationen geben über Lutz Alvis Zeitraum das vor meiner Alvis-Mitgliedschaft lag.

Wie kam Lutz in die Alvis-Familie? Auf einer seiner Reisen nach England, wurde er vom Flughafen von Mike Baker, einem Geschäftspartner in England in einem Silberfarbenen Alvis TD21 Saloon Series 2 abgeholt. Lutz war extrem beeindruckt von dem Auto und ist seit dem mit dem Alvis Virus infiziert. Einige Zeit später fragte er Mike, ob er ihm helfen könnte, einen ähnlichen TD zu finden, aber es musste ein Drophead sein. Ein passendes Auto wurde in Birmingham gefunden und das Auto wurde in strömendem Regen abgeholt. Für Lutz war das der Anfang seiner Alvis-Abenteuer. Lutz und Mike sind seither gute Freunde. Lutz bezeichnet Mike seit dem als (Alvis) Father!
Der AOCN wurde 1982 gegründet und Lutz wurde 1983 Mitglied.
Lutz und Partner waren oft als Teilnehmer an Veranstaltungen des AOCN anwesend. Viele von uns werden sich an das Horn von Lutz erinnern! Bei mehrtägigen Veranstaltungen war das Signal aus seinem Horn seine Spezialität. Er genoss es, alle mit einer Kakophonie von Horn-tönen aufzuwecken, was sich mehr anhörte als The Last Post als nach dem Wecken. Die meisten von uns hatten aber Spaß an seinem Auftritt.

Das Horn war auch ein nützliches Zubehör. Wenn unsere Mitglieder sich nicht für ein Briefing sammeln wollten oder zu weit entfernt waren, um Rufe zu hören, nahm Lutz sein Horn und hupte so lange, bis alle sich versammelt hatten.





Lutz was een markant figuur, vooral zijn manier van kleden was altijd wat uitzonderlijk! Soms leek hij meer op een Schot met een Duits accent dan op een Duitser die in Nederland woonde. Samen met zijn Alvis paste alles echter prima bij elkaar. Naast de hoorn bracht Lutz ook zijn eigen Alvis vlag mee naar evenementen. Wat ook indruk maakte was de gigantische picknickkoffer die Lutz meezeulde tijdens een picknick op Slot Loevestein. Een zeer imposante koffer met een rechaud en een twaalfdelig compleet servies. Het leek wel een hele luxe mobiele veldkeuken!

Ondanks de vele reizen die Lutz en Christine maakten naast hun verblijf op hun vaste stek in Frankrijk werden ook de evenementen van de Alvis Owner Club Nederland wanneer mogelijk bezocht. We kunnen stellen dat Lutz en Christine tot de harde kern van deelnemers aan Alvis Owner Club Nederland evenementen hoorden. Echter niet alleen aan nationale evenementen werd deelgenomen ook de rest van Europa werd met de Alvis bezocht. International Alvis Weekend, FIVA World Rally en Graber Treffen. Een speciale vermelding betreft zijn deelname aan Crossing Borders. Sinds 2008 de naam van een meerdaagse bijeenkomst van Alvisbezitters ergens in Duitsland. De voorloper van Crossing Borders werd in 1997 voor de 1e keer georganiseerd en ook daar was Lutz met Christine aanwezig.

Acht jaar lang bewaakte Lutz de schatkist van de Alvis Owner Club Nederland. Van 2001 tot 2009 vervulde hij de rol van penningmeester.

Lutz had zo zijn eigen soort humor, een vrolijke noot maar vaak met een kritische ondertoon, waarbij het soms moeilijk was om te beoordelen of het humoristisch of serieus bedoeld was.

Zijn bijdrage aan de laatste Triangel, het club blad van de AOCN, is hiervan een goed voorbeeld. Lutz schreef "Warum ist mein Alvis so langsam?" Hij geeft een overzicht van gereed-



Lutz war eine auffällige Figur, besonders seine Kleidung war immer etwas Außergewöhnliches! Manchmal sah er mehr wie ein Schotte mit deutschem Akzent aus als ein Deutscher, der in den Niederlanden lebte. Aber zusammen mit seinem Alvis passte das alles perfekt. Neben dem Horn brachte Lutz auch seine eigene Alvis-Flagge zu den Veranstaltungen mit. Was uns auch beeindruckt hat, war der riesige Picknick Korb, den Lutz damals beim Picknick am Schloss Loevestein mit sich mitschleppte. Ein riesiger Koffer mit einem Rechaud und einem zwölfteiligen Komplettservice. Es sah aus wie eine Luxus mobile Feldküche!

Trotz der vielen Reisen, die Lutz und Christine unternahmen und ihren Aufenthalt in ihrem Wohnsitz in Frankreich, besuchten sie auch oft die Veranstaltungen vom AOCN. Wir können sagen, dass Lutz und Christine zum harten Kern der AOCN-Teilnehmer gehörten. Sie waren nicht nur auf nationalen Veranstaltungen anwesend, sondern besuchten mit ihren verschiedenen Alvis's auch andere Treffen in Europa, so wie das International Alvis Weekend in the UK, FIVA World Rally und Graber Treffen. Eine besondere Erwähnung betrifft seine Teilnahme an Crossing Borders. Seit 2008 der Name eines mehrtägigen Treffens von Alvis-Besitzern irgendwo in Deutschland. Der Vorgänger von Crossing Borders wurde 1997 zum ersten Mal organisiert und auch Lutz und Christine waren damals dort vertreten.

Acht Jahre lang bewachte Lutz die Schatzkiste des AOCN. Von 2001 bis 2009 war er unser Schatzmeister.

Lutz hatte seine eigene Art von Humor, eine fröhliche Note, aber oft mit einem kritischen Unterton, wobei es manchmal schwierig war zu beurteilen, ob es humorvoll oder ernst gemeint war. Sein Beitrag zum letzten Triangel, der Clubzeitschrift des AOCN, ist ein gutes Beispiel dafür. Lutz schrieb "Warum ist mein Alvis so langsam?" Er gibt einen Überblick über die Werkzeuge und Koffer, die für eine Übernacht-

Naar het afscheid waren enkelen met de Alvis gekomen waaronder Mike en Janice Baker uit Engeland.

schap en koffers, onontbeerlijk voor een overnachting. Zijn conclusie was: te veel ballast. Een tekst vol humor en zelf kritiek.

Ook tijdens het laatste evenement van de Alvis Owner Club Nederland de 'Hare Drive' in april j.l. waren Lutz en Christine aanwezig. Voor de meeste van ons Alvis leden was dit de laatste keer dat wij Lutz gezien hebben!

Gelukkig had hij zijn hoorn meegebracht en kon hij de weerbarstige Alvis leden verzamelen voor de zondag-ochtend briefing. André formuleerde het als volgt: Lutz heeft op deze zondag van ons afscheid genomen. Tijdens de Hare Drive heeft hij de aftocht geblazen. Ook de deelnemers aan Crossing Borders zullen na zijn 'Crossing the last Border' goede herinneringen aan hem bewaren.

Hoe moet het nu verder, zonder Lutz en zonder zijn hoorn? Wie gaat er nu voor zorgen dat wij tijdig aan de start verschijnen?

Lutz, wij zullen je missen.



Zum Abschied kamen einige mit den Alvis, darunter Mike und Janice Baker aus England.

tung unverzichtbar sind. Seine Schlussfolgerung war: zu viel Ballast. Ein Text voller Humor und Selbstkritik.

Auch während der letzten Veranstaltung des AOCN dem 'Hare Drive' im April. waren Lutz und Christine anwesend. Für die meisten unserer Alvis-Mitglieder war dies das letzte Mal, dass wir Lutz gesehen haben! Glücklicherweise hatte er sein Horn dabei und er konnte damit am Sonntagmorgen die widerspenstigen Alvis- Mitgliedern zum Briefing blasen. André formulierte es wie folgt: Lutz hat sich am diesem Sonntag von uns verabschiedet. Auf seinem Horn hat er während des Hare Drive zum Rückzug geblasen. Auch die Teilnehmer von Crossing Borders werden nach sein 'Crossing the last Border' gute Erinnerungen an ihn behalten.

Wie soll es jetzt weiter gehen, ohne Lutz und ohne sein Horn? Wer wird jetzt dafür sorgen, dass wir rechtzeitig an den Start gehen?

Lutz, wir werden dich vermissen.

Evenementenkalender		
Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
AOCN evenementen:		
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
Kennismaking Riley Club Holland	30 september 2018	Riley Club Holland Almelo
AOC evenementen:		
Midland Alvis Day	5 augustus 2018	Broughton Castle near Banbury. Contact Rachael on 07818 293489 email: gunnsat1017@gmail.com
Scottish Alvis Weekend	10-12 augustus 2018	Based at Airth Castle Hotel near Falkirk Details John Ratcliffe 01224 863520 email: jcralvishotmail.co.uk

Restauratie Alvis TD 21 - DEEL 2

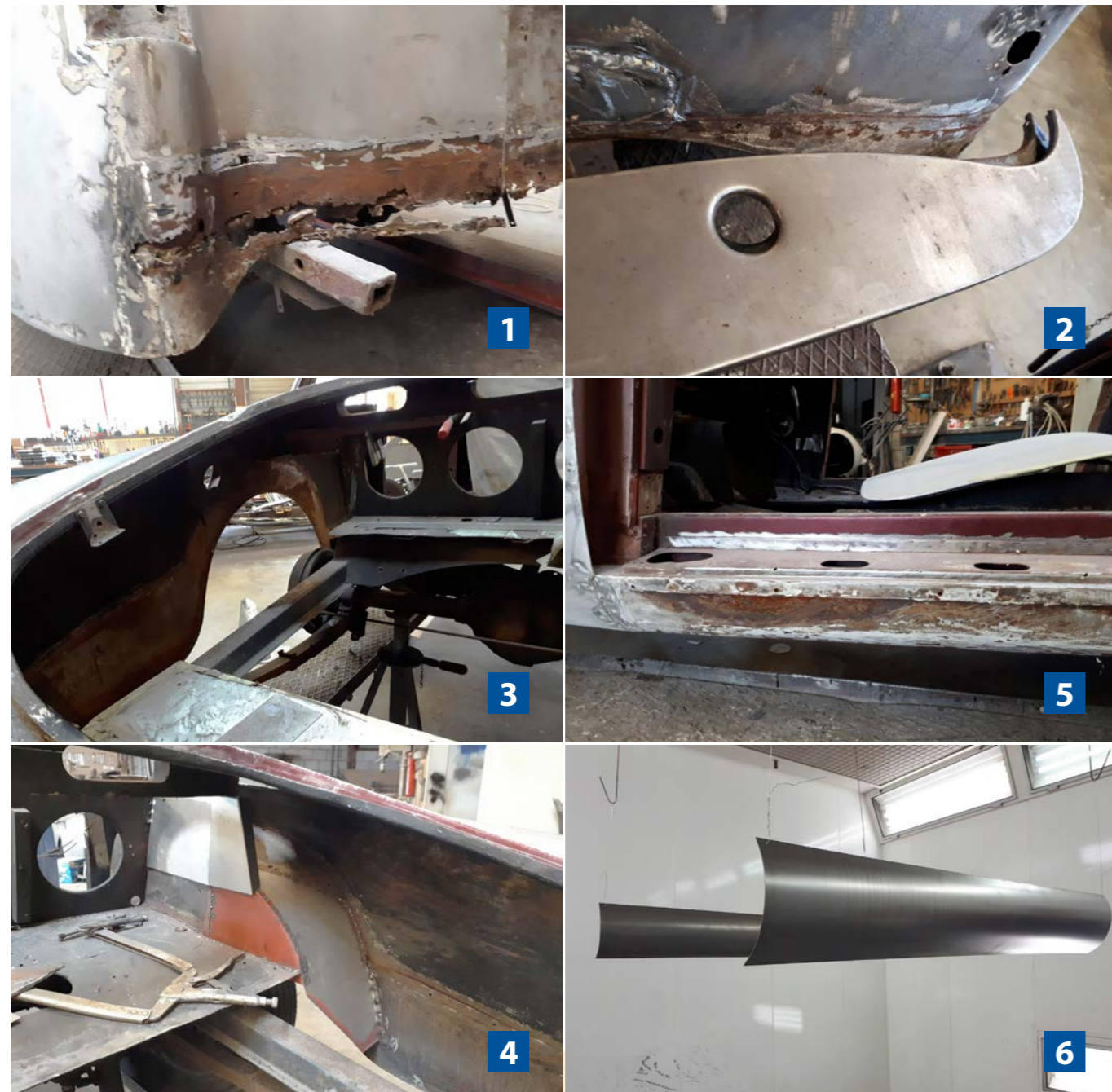
chassis nr. 26173

door Hans van der Meijden

juni2018

Nadat de body helemaal kaal was kwam er zoveel rottigheid tevoorschijn dat een veel verder gaande restauratie nodig bleek. Zoals op de foto's te zien is. De valances voor en achter waren vast gelast aan de carrosserie en na het weghalen hiervan bleef er niet veel over. Deze delen horen met schroeven gemonteerd te worden met een biesje ertussen.

Het plaatwerk onder de achterlichten moet vernieuwd worden (FOTO1). De in Engeland gekochte "valances" blijken niet de juiste contouren te hebben en zijn onbruikbaar (FOTO2). Floor en André gaan dus nieuwe maken die wel passen. De bodem van de kofferruimte bleek te bestaan uit over elkaar gepopte stukken plaat waartussen veel roest zat, dus



2 De in Engeland gekocht "valances" passen niet. 3 Kofferbodem eruit. 4 Binnenscherm rechts achter krijgt weer vorm. 5 De dorpels zijn slecht. 6 Nieuwe dorpels alvast in de primer.

bodem eruit samen het aansluitende plaatwerk van de binnenschermen achter (FOTO 3 EN 4). Nu konden de bouten waarmee chassis en body verbonden zijn losgeslepen worden. Na het opkrikken van de linker achterkant van de body sloot ook de linker deur weer goed. Dit was een pluspuntje. Terwijl André het houtwerk bij o.a. de zijramen achter aan het vernieuwen is, (FOTO 9) werd alvast veel nieuw plaatwerk gemaakt zoals nieuwe dorpels (FOTO'S 5 EN 6), nieuwe koplamp randen, nieuwe deurplaten, nieuwe bodem kofferruimte enz. Om het hout bij de achterzijramen (FOTO 7) te vernieuwen moet eerst het plaatwerk eruit gezaagd worden, als het nieuwe essenhout erin zit kan dat weer teruggezet worden. (FOTO 8)



7



8

Het klinkt allemaal zo simpel, maar hier wordt echt vakwerk verricht. Ik had dit zelf nooit kunnen doen. Ondertussen ben ik wel met het eenvoudige werk bezig zoals het opknappen van benzinetank, reservewielbak e.d. (FOTO 10). Binnenkort wordt een begin gemaakt met het inlassen van alle nieuwe stukken (FOTO 11) zodat de carrosserie weer een stevig geheel wordt. Pas daarna kunnen body en chassis gescheiden worden om het chassis goed te kunnen herstellen. De achteras is inmiddels al gedemonteerd. Na de vakantie hoop ik zelf aan de motor te beginnen (FOTO 12).



9

Wordt vervolgd.

- 8 Dit moest eruit om het onderliggende hout te vernieuwen.
- 9 Nieuw essenhout voor onder rechter achterraut.
- 10 De benzinetank in de afbijt.
- 11 Nieuw plaatwerk kofferruimte



10



11



12



Fire Flight in Limburg - 8 t/m 10 juni met hernieuwde kennismaking

door Loes Soffers



Lieve Alvis vrienden,

Mij is gevraagd een verslag te maken van de Fire Flight. Laat ik mij en mijn man eerst even voorstellen. De meeste mensen kennen me wel onder de naam Loes Wevers. Na mijn scheiding in maart 2010 heb ik mijn man Antoine Soffers leren kennen, in 2012. Wij zijn in november a.s. al weer 4 jaar getrouwd. Antoine was in zijn werkzaam leven aannemer. Na de dood van zijn vrouw ben ik in zijn leven gekomen en genieten we samen van het leven.

Na het trieste overlijden van Lutz, ik had altijd nog contact met hun, kreeg ik de rouwkaart van Christine, heb haar gebeld wat er toch gebeurd was en gezegd dat we kwamen. We zijn er zaterdag samen heen gegaan en tot mijn grote vreugde was de Alvis Owner Club Nederland me nog niet vergeten. Iedereen was blij verrast me te zien en ook Antoine werd hartelijk begroet. Antoine vond dit zo leuk, dat toen we 's avonds thuis waren hij vroeg of ik het leuk zou vinden om een Alvis te kopen en lid te worden. Hij was een beetje bang dat ik

het teveel zou associëren met Ben. Maar dat zal niet gauw gebeuren. Dus direct gegoogeld naar Alvissen, en zowaar! Bij Lexclassics stond een Alvis TA 14 drophead coupe. Deze is vroeger van Ad van Alphen geweest, later van Hans Jung die er bruidsparen in reed, nu is hij van ons en zijn we lid!

Nu over naar het verslag van het weekend. Na aankomst bij kasteel Elsloo hebben we eerst onze kamer opgezocht om daarna heerlijk op het terras elkaar te begroeten en bij te praten onder genot van een drankje. Tegen 18.00 uur een kleine wandeling naar het restaurant, een steile maar erg mooie weg omhoog en zo kwamen we na ca 15 min. bij restaurant de Coninx aan. We konden daar heerlijk buiten zitten en genieten van een smakelijk diner. Na afloop in het hotel nog even gezellig buiten gezeten.



Ine bereidt ons voor op wat komen gaat.

Kijk ..., zo ziet het er bij Lagonda nou uit ...

Zaterdagochtend was er tot tien uur ontbijt en hadden we ruimschoots de tijd. Om 11 uur vertrokken we voor de rit van ruim 100 km. Onderweg kwamen we erg leuke dorpjes tegen nog met boerderijen in het dorp met grote niendeuren, dit zijn hoge ronde poorten met twee deuren, die als je ze open zet voldoende hoog en breed zijn om met landbouwmachines door te gaan. En zoals vroeger met hoog opgestapelde hooiwagens. Soms waren de wegen wel erg spannend en was ik stiekem

wel blij dat onze Alvis nog in de garage staat om het rem-systeem na te kijken, pff! Erg smalle weggetjes die dan ook nog eens steil naar beneden of omhoog gingen, zoals je in Limburg verwachten kunt. Ook heel veel kapelletjes en kruizen langs de weg, niet verwonderlijk aangezien Limburg overwegend katholiek is. In Schin op Geul gingen we via een brug over het miljoenenlijntje. De naam is ontleend aan de hoge aanlegkosten van het spoorlijntje tussen Schin op Geul en Kerkrade, één





Wachten, wachten, tot de olie op de weg was opgeruimd.

File ... caravan te breed ...

miljoen gulden per km! In vergelijking met de miljarden euro's kostende Betuwelijn en de hoge snelheidspoorlijn naar Parijs een schijntje, maar begin 19 de eeuw was dit een astronomisch bedrag. Verder ging het, langs bossen en velden, heuvel op en heuvel af, met schitterend weer en mooie vergezichten.

Na ongeveer 66 km kwamen we bij onze lunchplek aan, brasserie 't Maedje in Noorbeek. Er was genoeg plek voor de auto's, en de lunch stond al klaar in de vorm van een buffet. Twee soorten soep, lekkere belegde broodjes, drinken enz. Na de lunch ging de teller op 0, en verder, heel nieuwsgierig wat er verder nog op ons pad zou komen!

Bij Slenaken in de buurt gingen we zelfs nog even naar het buitenland! België! Maar toch maar weer snel terug naar ons eigen mooie Limburgse land!

Lunch bij 't Maedje.



De meters hoge houten 'hare' dook plotseling naast de weg op! De beeldentuin in Houthem bij Landgoed St Gerlach bevatte prachtige en bijzondere kunstwerken.



De prachtige St. Gerlachuskerk (de enige kerk in barokstijl in Nederland!), rijk versierd zoals het hoort.



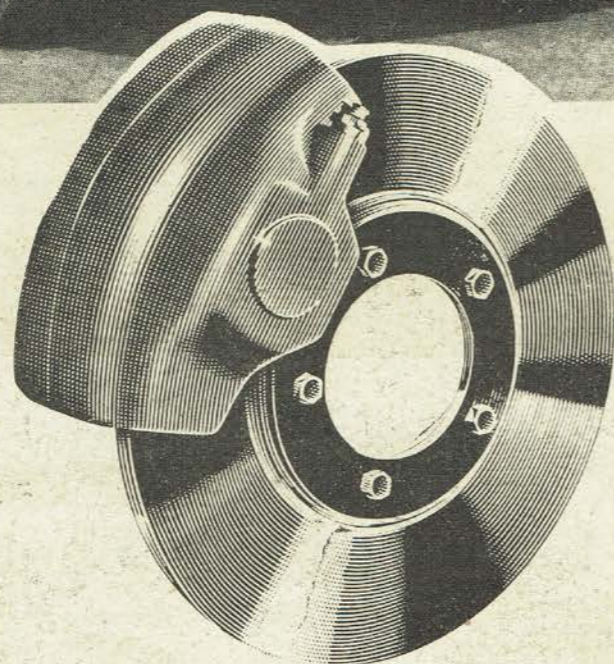
En ja, weer van die rustieke dorpjes en spannende weggetjes, hoe vindt je ze zo! Het eerste akkefietje kwam bij Geulhem, de weg die we linksaf moesten inslaan was afgesloten, Hans van Tongeren stond daar om iedereen wegwijz te maken. Er bleek 's morgens al een tractor met een grote tank erachter gekanteld te zijn, de tank was bij iemand tegen de voorgevel beland. Er was veel olie over de weg, vandaar dat deze afgesloten was. Maar wij mochten erdoor, het zou nog een kwartiertje duren dan was de weg weer vrij. Niet snel daarna moesten we voor de Geulhemmermolen

(een middenslagmolen uit 1768 en een korenmolen, met als bestemming nu een café- restaurant, en een rijksmonument) linksaf en daarna rechts over een bruggetje, waar het toch wel druk was! De reden? Het bruggetje was 2.3 meter breed, en aan de andere kant stond een buitenlander met een caravan achter zijn auto die een paar cm breder was. Hij had het waarschuwingsbord gezien, maar dacht dat het wel kon. De weg was erg smal, hij kon en durfde niet achteruit, dus opstopping! Anton heeft toen met een paar anderen de caravan losgekoppeld, gedraaid, en de auto er weer voor zodat iedereen zijn weg weer kon



LOCKHEED REGD. TRADE MARK DISC BRAKES

fitted to the Park Ward 3-litre ALVIS



The high quality Alvis Saloon and coupe models, with Graber-styled coachwork by Park Ward and over 100 miles per hour performances have an extra reserve of safety . . . the stopping power of Lockheed Disc Brakes. Powerful, fade-free and reliable, these brakes have been designed and perfected with the experience acquired over 30 years specialisation in the field of hydraulic braking.

vervolgen, Het was erg grappig vond ik, vooral de reactie van sommige erg ongeduldige mensen!

Na 39 km kwamen we weer bij kasteel Elsloo aan. Al met al was het een prachtige zonnige dag met een fantastische rit! Ine en Jean, ik weet uit ervaring hoeveel werk het is om een rit uit te zetten, een hotel en lunch-pauzeplek te vinden, waar ook nog eens zoveel oldtimers kunnen staan. Nogmaals onze dank hiervoor! De finish was tegen 16.30, heerlijk weer op het terras bijkomen onder het genot van een drankje en bijpraten over alle belevenissen.

Het diner werd deze avond opgediend in het kasteel, waar we jammer genoeg niet op het terras konden, dus de deuren maar opengegooid! We hebben heerlijk gegeten



Hmm 'ns kijken, klopt dit allemaal wel?

en gedronken! Om daarna nog een tijdje op het terras af te koelen en natuurlijk Ine en Jean uitbundig te bedanken voor het mooie weekend! Ze met bloemen en cadeautjes te overladen en toe te proosten, wat heel erg verdiend was.

Zondags hebben we na het ontbijt afscheid genomen van iedereen en uitgezwaaid, daarna zijn Antoine en ik naar Hoogerheide vertrokken.

De groep ging nog naar landgoed st. Gerlach in Houthem alwaar ze de Sint Gerlachuskerk bezochten, waar ook een museum en beeldentuin waren. Om ongeveer 15 uur kwam er een einde aan dit fijne weekend.

Hartelijke groeten Loes Soffers





Alvis Coachbuilders - deel 6

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 6 uit de serie betreft:

OFFORD & SONS

Deze aflevering past chronologisch niet in deze serie maar is een eerbetoon aan onze goede vriend en trouw clublid Lutz Burchard.

Zijn geliefde 4.3 Offord paste in Lutz streven om bijzondere objecten van hoge kwaliteit te verzamelen.

Wat Alvis betrof moest dat uiteindelijk een Pre War 4.3 zijn waar er in totaal maar ca. 170 stuks van zijn vervaardigd.

Zeker zestien verschillende carrosseriebouwers hebben deze exclusieve auto's van een koetswerk voorzien – het merendeel door Charlesworth (72 stuks) – en Vanden Plas (39 stuks). Offord kwam op een derde plaats met 12 stuks. Hierna nog Holbrook (10), Mayfair (9), Mulliner (4) enz.

Lutz, onze perfectionist, vond dat men naast een Drophead – de Offord voor rijden in de zomer natuurlijk ook een gesloten voertuig moest hebben voor de wat frissere dagen in het jaar! Dat werd zijn Graber.

Maar nu over Offord, officieel geheten Offord and Sons, opgericht in 1791. Zij verdienden hun geld met het bouwen van paardenkoetsen van zeer hoge kwaliteit. Dit leverde hen het recht op te mogen leveren aan de Koninklijke Familie in Engeland. Tevens was de firma verantwoordelijk voor het onderhoud van de talloze koetsen in The Royal Mews, de Koninklijke Stallen van Buckingham Palace.

De eerste stap op het gemotoriseerde pad zetten zij al in 1895 als één van de eerst deelnemers aan de Horseless Carriage Exhibition in Crystal Palace.

Offord specialiseerde zich in het bouwen van individuele koetswerken – de z.g. One Off's – voor zeer rijke particulieren. Dit pad ging helaas niet over rozen en in 1923 dreigde er zelfs een bankroet.

De firma besloot om financiële risico's te mijden meerdere van de bescheiden opdrachten onder te brengen bij derden zoals de firma's Harrison en Carlton.

Eine Serie über die Firmen, die Autos von unseren Clubmitgliedern mit einer Karosserie ausgestattet haben.

Es handelt sich hier um:

OFFORD & SONS

Diese Episode passt chronologisch nicht in diese Serie, sondern ist eine Hommage an unseren guten Freund und treues Clubmitglied Lutz Burchard.

Sein geliebter 4.3 Offord passte zu Lutz's Streben nach besonderen Objekten von hoher Qualität. Soweit es Alvis betraf, musste es letztlich ein Pre War 4.3 sein, wovon nur insgesamt 170 Stück hergestellt wurden.

Mehr als 16 verschiedene Coachbuilders haben auf diese (Alvis) exklusiven rolling chassis eine Karosserie montiert - meist von Charlesworth (72 Stück) und Vanden Plas (39 Stück).

Offord belegte mit 12 Stück den dritten Platz. Nachfolgend Holbrook (10), Mayfair (9), Mulliner (4).

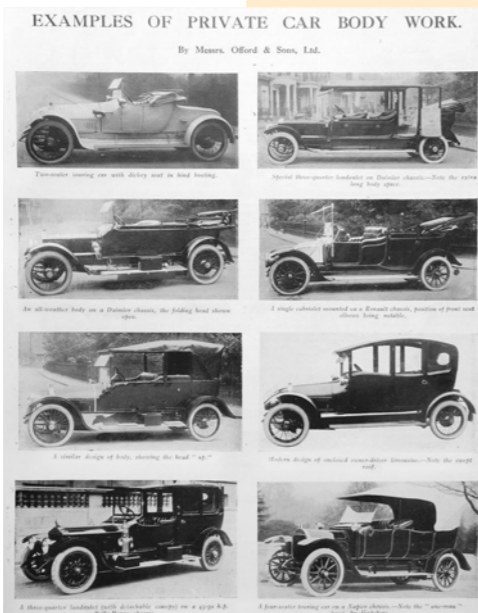
Lutz, unser Perfektionist, fand heraus, dass er im Sommer einen Drophead - den Offord - fahren musste und natürlich auch ein geschlossenes Fahrzeug für die etwas frischeren Tage im Jahr, das war sein Graber.

Aber jetzt über Offord, offiziell genannt Offord and Sons, im Jahre 1791 gegründet. Sie verdienten ihr Geld mit dem Bau von Pferdewagen von sehr hoher Qualität. Dies gab ihnen das Recht an die königliche Familie in England zu liefern. Das Unternehmen war auch verantwortlich für die Wartung der unzähligen Kutschen in den Royal Mews, den Königlichen Ställen von Buckingham Palast.

Den ersten Schritt auf dem motorisierten Weg machten sie bereits im Jahr 1895, in dem Offord and Sons einer der ersten Teilnehmer an Horseless Carriage Ausstellung im Crystal Palace war.

Offord hatte sich darauf spezialisiert, individuelle Karosserien, die sogenannten One-Offs für sehr wohlhabende Kunden zu bauen. Leider ging es nicht wie erhofft und im Jahr 1923 drohte sogar ein Bankrott.

Das Unternehmen beschloss, um finanzielle Risiken zu vermeiden, einige Aufträge an andere Firmen wie



Deze auto's werden dan wel als zogenaamde echte Offords afgeleverd!

Zij bouwden in de dertiger jaren carrosserien op de betere Engelse en Amerikaanse chassis zoals natuurlijk Rolls Royce, Bentley en Lagonda maar ook Packard, Buick en Chrysler.

Tevens probeerde men standaard ontwerpen te verkopen voor autoproducenten zoals Talbot en Vauxhall waarbij de naam "Offord" wel in de fabriekscatalogus vermeld moest worden.

Als laatste maakte Offord de Drophead Coupe's voor Alvis – 3 stuks op de Speed 25 in 1936 en daarna de 12 exemplaren van het 4.3 model waaronder Lutz zijn Pantzerwagen zoals hij zijn favoriete auto liefkozend noemde.

Aan al deze kleinschalige arbeid kwam in 1939 een einde en werden deze activiteiten gestopt. Wat wel bleef was het onderhoud aan alle voertuigen in de Royal Mews, zowel de paardenkoetsen als de vloot oude en nieuwe statieauto's.

N.B. The Royal Mews zijn van eind maart tot oktober tussen 11.00 uur en 16.00 uur te bezichtigen.

Harrison und Carlton zu vergeben. Diese Autos wurden als echte Offords geliefert!

In den dreißiger Jahren baute die Firma Karossen auf rolling chassis von gehobenen englischen und amerikanischen Firmen, so wie Rolls Royce, Bentley, Lagonda, Packard, Buick und Chrysler.



Auch versuchten sie, Standardkarossen zu verkaufen an Autohersteller wie Talbot und Vauxhall, wobei der Name Offord im Fabrik-Katalog erwähnt werden sollte.

Schließlich baute Offord für Alvis Drophead Coupé's (DHC). In 1936 3 Stück auf rolling chassis von Speed 25 und dann 12 Stück auf Basis des Modells 4.3, einschließlich Lutz Panzerwagen wie er sein Lieblingsauto nannte.

Der Bau von Karosserien wurde 1939 abgeschlossen. Was blieb, war die Wartung aller Fahrzeuge in den

Royal Mews, sowohl der Pferdewagen als auch aller motorisierten königlichen Fahrzeuge.

Besichtigung Royal Mews: <https://www.royal-collection.org.uk>

Danke an Martina Brogsitter für die Überprüfung und Korrektur des deutschen Textes.



Nationale Oldtimerdag Lelystad

door Simon Feenstra

zondag 17 juni

Met een kleine kans op een buitje lijkt het weer best redelijk te worden deze dag. De vorige dag heb ik de 12/50 al op de trailer gezet, dus hoef ik die alleen maar op te koppelen om te kunnen vertrekken. Op zondagmorgen om 6.30 u. "giet it oan".

Onderweg in het centrum van Leeuwarden pik ik schoonzoon Dennis op. We zijn het eens dat de snelweg naar Lelystad voor een 12/50 tourer ideaal is als hij op de trailer achter een meer eigentijdse trekauto staat. In Lelystad verwijzen vriendelijke stuarts ons naar het parkeerterrein waar trekauto en trailer gestald kunnen worden. Vandaar zoeken we met de 12/50 ons plekje bij de stand van de Alvis club.

Hans van der Meijden, die als eerste aanwezig is, vangt ons op en begroet ons; ook de andere enthousiaste clubgenoten arriveren en als snel blijkt dat je binnen de Alvis club op zo'n dag niet hoeft te verdrogen of te verhongeren. Bij het aanmelden krijgen we te horen dat we met ons

nummer in de Classic Car Tombola een prijs hebben gewonnen, die na 16.30 uur kan worden afgehaald. Verder worden we voorzien van een lunchpakket, consumptiebonnen, een rally bord met tie wraps en een grote kartonnen lekplaat. Door de stevige wind werkt de plaat als zeil en waaien we terug naar de auto waar we "auto arrest" krijgen om eventuele vragen van de jury te kunnen beantwoorden tijdens de zgn. staande presentatie. Bij de jury blijkt serieuze interesse te zijn voor de originaliteit van de auto. De motorkap moet open en het interieur wordt bekeken. Op de vraag: "Hoe lang is deze auto in uw bezit?" vertel ik hen dat The Hare al 65 jaar in mijn bezit is, maar dat ik pas 3 jaar geleden de tourer in Engeland heb kunnen kopen.

We zijn er inmiddels aan gewend dat het haasje onophoudelijk wordt gefotografeerd. Aziaten willen (natuurlijk) een selfie vóór de auto. Door de aanwezigheid van andere clubleden is er ruimte en tijd om ook even over het terrein te zwerven en te genieten van al het moois dat er te zien is. In de middag wordt er voorafgaand aan een korte rit in de omgeving van Lelystad een "rijdende presentatie" voor de jury gehouden. Omdat we als Alvis club onze auto's

*Guur en soms nat was het wel ...
Onder: prachtige Lagonda techniek*



Beetje overdonderd: eerste prijs in de klasse C

Behalve de 12/50 waren ook de TF21 van Hans van der Meijden en de Alvisen van Frederike, Hans van Tongeren en Rob van Tuijl aanwezig.

Zeer veel leuke en interessants viel er te zien. Bijvoorbeeld linksonder dit Fordje met fraaie 'His masters Voice' carrosserie, deze stoere Stutz, of deze prachtige kleine Wolseley.

Foto's Hans van der Meijden



op leeftijd presenteren, geeft dat de speaker kans om de ontwikkeling van de Alvis in modellen en techniek te bespreken. Na terugkomst van de korte rondrit wacht ons een verrassing: de jury laat weten dat we in de prijzen zijn gevallen en verzoekt ons om de auto naar de winnaarsstraat te rijden om de eerste prijs in de klasse C (auto's van 1919 – 1930) in ontvangst te nemen! De prijs is naast een penning ook een grote wisselbeker en een magnum champagne; behalve deze officiële prijzen krijgen we ook nuttige en smakelijke cadeaus zoals een doos met cleaners en poetsmiddelen, een mand vol kaas en wijn, een bos bloemen en een tas met tijdschriften.

Bovendien een uitnodiging om met onze Alvis naar het Concours d'Elegance op Het Loo in Apeldoorn te komen. Bij het afmelden krijgen we ook nog de tombola prijs die bestaat uit een tas met afbakbroodjes en een tas met diverse zakken chips. Een beetje overdonderd door alle spontane belangstelling en complimenten en een kofferbak vol cadeautjes laden we de 12/50 weer op de trailer.

We hebben goede herinneringen aan een enerverende en plezierige dag met gastvrije clubleden en onverwachte resultaten!



Facts and figures - 3-Litre Saloon

door Hans van Hulst

Eens in de 2-3 jaar wordt ik geacht mijn werk-, hobby- en studeerkamer op te ruimen. Zo ook een aantal maanden geleden. Ook het Alvis dossier, inmiddels uitgegroeid tot een 20 cm dikke stapel papier (de Triangels niet meegerekend) moest er aan geloven.

In een map, die ik bij de aankoop van onze Alvis in 2011 meekreeg, trof ik tussen de stapels rekeningen een uit het tijdschrift 'The Motor' van 16 januari 1952 verwijderde pagina aan met de resultaten van de 'Continental Road Test' van een Alvis 3 litre Saloon.

Een aantal zaken uit deze Road Test wil ik jullie niet onthouden. Allereerst de locatie: de snelweg van Oostende naar Gent! Waarom België vroeg ik me af? Het betonnen wegoppervlak werd als 'smooth and slightly damp' omschreven. De weersomstandigheden waren typisch Engels; koud en mistig. En er was sprake van een zijwind. Gebruikt werd een premium-grade Belgische benzine (van de pomp) met een octaangehalte van ca 80. De testresultaten betroffen o.a. acceleratie, topnelheid, remvermogen en benzineverbruik.

Dit alles valt te lezen op de hiernaast afgebeelde pagina. Met betrekking tot het benzineverbruik: een gemiddelde van 19,5 m.p.g. (6,9 km/l) werd tijdens de test geregistreerd.

Zaken die mij verder opvallen in het testrapport: de prijs en de informatie over het onderhoud. De prijs: £ 1.250,- plus £ 695,- 'aankoopbelasting', die daarmee ruim 1/3 van de totaalprijs van de auto was. Bijzonder ook dat de informatie over het onderhoud in dit testrapport gedetailleerd is van de hoeveelheden en typen oliën die voor de versnellingsbak, achteras, stuurhuis etc. moeten worden gebruikt tot specificaties van de Lucas lampen.

In 'Collector's Car' van september 1980 wordt ook aan bovengenoemd artikel uit 'The Motor' gerefereerd bij de bespreking van de Alvis TC 21/100 Saloon ('Grey Lady' model). Opvallend is dat de totaalprijs van deze uitvoering £ 1.821,- ruim £ 120,- lager is dan de eenvoudigere uitvoering van de TA Saloon. Het verschil werd bepaald door de lagere aankoopbelasting!



2006 Alvis Shielder, High Mobility Load Carrier (HMLC)

Onderstaand voertuig werd dit jaar via veilingssite Catawiki te koop aangeboden. Het werd niet verkocht omdat de minimumprijs niet werd gehaald. Schatting was tussen € 20.000,- en € 30.000,-.

The Shielder HMLC is a Tracked Armoured load carrier with flatbed platform, and is part of the Stormer family of Armoured vehicles, which is itself a development of the CVRT range.

The flat bed can be adapted for a wide range of roles such as logistic carrier, bridge layer repair / recovery and towing.

Built to a high specification the vehicle hull is composed of aluminium armour to protect the crew against light fire arms and shell splinters.

The hull sides are sloped inwards at the bottom to reduce radar signature. The hull accommodates 2 personnel, comprising of the driver and commander, in a single compartment which has both air conditioning and NBC protecting the crew from external contamination.



Completely restored in 2015
Year: 2004
Country of Origin: UK
Brand: Sankey
Model: Alvis Shielder
Engine: 6B-275 5.88lt Turbo Diesel
Mileage (km/mi): 14000 km
Fuel: diesel
Weight (kg): 9000 kg



The Motor Continental Road Test No. 2C/52

Make: Alvis.

Type: 3-Litre Saloon.

Makers: Alvis Ltd., Holyhead Road, Coventry.

Dimensions and Seating

GROUND CLEARANCE 7 1/2" OVERALL WIDTH 5'6"

SEAT ADJUSTABLE TRACK-F 46 1/2" R 46 1/2" ALVIS THREE LITRE SCALE 1:50

SEAT TO ROOF 40" FLOOR TO ROOF 46" SEAT TO ROOF 36"

SCREEN FRAME TO FLOOR 41"

WIDTH OF FRONT DOOR 33" REAR DOOR 15"

In Brief

Price £1,250 plus purchase tax £695 18s. 10d. equals £1,945 18s. 10d.

Capacity .. 2,993 c.c.

Unladen kerb weight .. 31 cwt.

Fuel consumption .. 19.5 m.p.g.

Maximum speed .. 88.7 m.p.h.

Maximum speed on 1 in 20 gradient .. 78 m.p.h.

Maximum top gear gradient 1 in 7.9

Acceleration

10-30 m.p.h. in top .. 8.6 secs.

0-50 m.p.h. through gears 11.2 secs.

Gearing 19.0 m.p.h. in top at 1,000 r.p.m. 80.5 m.p.h. at 2,500 ft. per min. piston speed.

Specification

Engine	6
Cylinders ..	84 mm.
Bore ..	90 mm.
Stroke ..	2,993 c.c.
Cubic capacity ..	51.5 sq. in.
Piston area ..	Push rod O.H.V.
Valves ..	7.0/1
Compression ratio ..	83 b.h.p.
Max. power ..	4,000 r.p.m.
at ..	2,360 ft. per min.
Piston speed at max. b.h.p. ..	Solex, 30 mm. dual downdraught
Carburettor ..	Lucas coil
Ignition ..	14 mm. Champion L.10
Spark plug ..	AC. Mechanical
Fuel pump ..	Gauge on floating pump intake
Oil filter ..	
Transmission	
Clutch ..	Borg & Beck 10" S.D.P.
Top gear (s/m) ..	4.09
3rd gear (s/m) ..	5.44
2nd gear (s/m) ..	7.90
1st gear ..	12.15
Propeller shaft ..	Hardy Spicer, open
Final drive ..	Hypoid bevel
Chassis	
Brakes ..	Lockheed hydraulic, 2LS front
Brake drum diameter ..	11 ins.
Friction lining area ..	189 sq. in.
Suspension: Front ..	Coil & wishbone I.F.S.
Rear ..	Semi-elliptic
Shock absorbers ..	Girling telescopic
Tyres ..	Dunlop, 6.00 X 15"
Steering	
Steering gear ..	Burman re-circulating ball
Turning circle ..	39 ft.
Turns of steering wheel, lock to lock ..	3 1/2
Performance factors (at laden weight as tested)	
Piston area, sq. in. per ton ..	29.8
Brake lining area, sq. in. per ton ..	110
Specific displacement, litres per ton mile ..	2740

Fully described in "The Motor," March 15, 1950.

Test Conditions

Cold, misty weather with side wind. Smooth concrete surface (Ostend-Ghent motor road) slightly damp. Belgian premium-grade (approx. 80 octane) pump fuel.

Test Data

ACCELERATION TIMES on Two Upper Ratios		
10-30 m.p.h. ..	8.6 secs.	3rd
20-40 m.p.h. ..	8.6 secs.	6.4 secs.
30-50 m.p.h. ..	9.0 secs.	6.3 secs.
40-60 m.p.h. ..	10.2 secs.	6.7 secs.
50-70 m.p.h. ..	13.1 secs.	8.6 secs.
ACCELERATION TIMES Through Gears		
0-30 m.p.h. ..	4.8 secs.	
0-40 m.p.h. ..	7.6 secs.	
0-50 m.p.h. ..	11.2 secs.	
0-60 m.p.h. ..	15.5 secs.	
0-70 m.p.h. ..	21.9 secs.	
Standing quarter mile ..	20.5 secs.	
FUEL CONSUMPTION		
29.5 m.p.g. at constant 30 m.p.h.		
26.5 m.p.g. at constant 40 m.p.h.		
24.0 m.p.g. at constant 50 m.p.h.		
21.5 m.p.g. at constant 60 m.p.h.		
18.0 m.p.g. at constant 70 m.p.h.		
Overall consumption for 674 miles, 34.6 gallons, equals 19.5 m.p.g.		
HILL CLIMBING (at steady speeds).		
Max. top gear speed on 1 in 20 ..	78 m.p.h.	
Max. top gear speed on 1 in 15 ..	72 m.p.h.	
Max. top gear speed on 1 in 10 ..	58 m.p.h.	
Max. gradient on top gear ..	1 in 7.9 (Tapley 280 lb./ton)	
Max. gradient on 3rd gear ..	1 in 6.0 (Tapley 370 lb./ton)	
Max. gradient on 2nd gear ..	1 in 4.5 (Tapley 495 lb./ton)	
BRAKES at 30 m.p.h.		
0.96 g retardation (=31 1/2 ft. stopping distance) with 100 lb. pedal pressure		
0.71 g retardation (=42 ft. stopping distance) with 75 lb. pedal pressure		
0.49 g retardation (=61 ft. stopping distance) with 50 lb. Pedal pressure		

Test Conditions

Cold, misty weather with side wind. Smooth concrete surface (Ostend-Ghent motor road) slightly damp. Belgian premium-grade (approx. 80 octane) pump fuel.

Test Data

ACCELERATION TIMES on Two Upper Ratios		
10-30 m.p.h. ..	8.6 secs.	3rd
20-40 m.p.h. ..	8.6 secs.	6.4 secs.
30-50 m.p.h. ..	9.0 secs.	6.3 secs.
40-60 m.p.h. ..	10.2 secs.	6.7 secs.
50-70 m.p.h. ..	13.1 secs.	8.6 secs.
ACCELERATION TIMES Through Gears		
0-30 m.p.h. ..	4.8 secs.	
0-40 m.p.h. ..	7.6 secs.	
0-50 m.p.h. ..	11.2 secs.	
0-60 m.p.h. ..	15.5 secs.	
0-70 m.p.h. ..	21.9 secs.	
Standing quarter mile ..	20.5 secs.	
FUEL CONSUMPTION		
29.5 m.p.g. at constant 30 m.p.h.		
26.5 m.p.g. at constant 40 m.p.h.		
24.0 m.p.g. at constant 50 m.p.h.		
21.5 m.p.g. at constant 60 m.p.h.		
18.0 m.p.g. at constant 70 m.p.h.		
Overall consumption for 674 miles, 34.6 gallons, equals 19.5 m.p.g.		
HILL CLIMBING (at steady speeds).		
Max. top gear speed on 1 in 20 ..	78 m.p.h.	
Max. top gear speed on 1 in 15 ..	72 m.p.h.	
Max. top gear speed on 1 in 10 ..	58 m.p.h.	
Max. gradient on top gear ..	1 in 7.9 (Tapley 280 lb./ton)	
Max. gradient on 3rd gear ..	1 in 6.0 (Tapley 370 lb./ton)	
Max. gradient on 2nd gear ..	1 in 4.5 (Tapley 495 lb./ton)	
BRAKES at 30 m.p.h.		
0.96 g retardation (=31 1/2 ft. stopping distance) with 100 lb. pedal pressure		
0.71 g retardation (=42 ft. stopping distance) with 75 lb. pedal pressure		
0.49 g retardation (=61 ft. stopping distance) with 50 lb. Pedal pressure		

Maintenance

Fuel tank: 14 1/2 gallons, (including 1 gallon in reserve). Sump: 12 pints, S.A.E. 20 (Summer, S.A.E. 30). Gearbox: 3 pints, S.A.E. 30. Rear Axle: 2 pints, S.A.E. 90 hypoid. Steering Gear: S.A.E. 90 E.P. gear oil. Radiator: 24 pints, (2 drain taps). Chassis lubrication: By grease gun every 1,000 miles to 19 points. Ignition timing: 2° B.T.D.C. Spark plug gap: 0.020 to 0.025 in. Contact breaker gap: 0.012 to 0.015 in. Valve timing: With tappet clearance 0.020 in. cold:— I.O., 13° B.T.D.C.; I.C., 46° A.B.D.C.; E.O., 53° B.B.D.C.; E.C., 6° A.T.D.C. Tappet clearances (hot): Inlet 0.009 in. Exhaust 0.009 in. Front wheel toe out: 0-1/8 in. Camber angle: 1°. Castor angle: 1°. Tyre Pressures: Front and Rear, 26-30 lb. according to load. Brake fluid: Lockheed orange. Battery: Lucas 12 volt 64 amp./hr. Lamp Bulbs: All 12 volt Lucas. Headlamps, 42/36 watt. No. 354. Side and number plate, 6 watt. No. 207. Stop and tail, 24/6 watt. No. 353. Reverse, 24 watt. No. 199.

Ref. B/30/52



Concours 'd Elegance 2018

29, 30 juni en 1 juli op Paleis het Loo

Hans van Tongeren

Dit jaar was het drie dagen lang Concours, het begon al op vrijdag en wij waren er met 3 auto's (2 x Alvis, van Frederike en van mij en de Saab Sonnet van mijn zoon Erik Jan), om met andere leden van de nieuw opgerichte "Veluwsche Oldtimer Club" de wethouder op te halen en door de hele Apeldoornse binnenstad te rijden naar het Concours terrein van Paleis Het Loo, waar hij de officiële opening verrichtte.

Zaterdag was het Concours en natuurlijk de Sprint Races, dat was voor ons 3 x 3 Sprints rijden en Zondag 2 x 3 Sprints. Dat is voor mij altijd het leukste onderdeel van het hele feest, maar we hebben ook veel plezier gehad met standhouders en vrienden. Van de Alvisclub was de belangstelling matig dit jaar. Paul en Martin kwamen vrijdag al kijken, maar geen leden op



Aankomst op de klassieke parkeerplaats bij het Loo. Frederike's Alvis in de plaatselijke "Stentor" bij het ophalen van de wethouder in Apeldoorn. Links de officiële opening door de wethouder. Hieronder zoon Erik Jan met zijn Saab Sonnet.

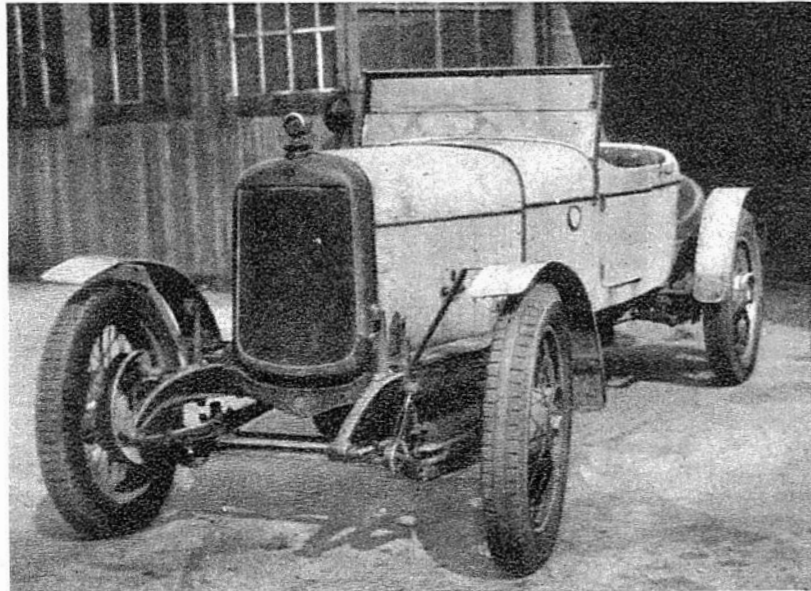


Fraaie 4.3 litre special van Altena Classics



het Galafeest zoals anders, een feest wat wij niet willen missen, alleen al om de wervelende shows tijdens het diner, die weer geweldig waren. Zondag was het erg druk en warm en toen hebben we ook wel Alvis leden (Joran en Pieter met hele familie) ontmoet. Met de uitslag van de Sprint (was 7e geworden), was ik zeer tevreden, maar ik moet wel aan de bak met de Alvis, die nu wat kuren vertoont na drie dagen hard werken, stuurspeling begint erger te worden en wat vreemd lawaai in de bak met optrekken..., wordt verholpen... Op naar volgend jaar maar weer.





The author's 12-50 "duck's-back" Alvis, which started life with a 12-40 side-valve engine, and was later equipped with an o.h.v. 12-50 unit.

ALVIS NOSTALGIA

MEMORIES OF A 12-50 STABLE

I'VE been feeling restless lately. I am suffering from Alvis nostalgia. This is probably very childish, because it is half a dozen years or so since I owned an Alvis and I now have a nice modern car in which to go about my lawful occasions.

Yet the nostalgia persists. When the engine of my 1950 car wobbles on its rubber mountings at idling speeds like an unset jelly I cannot dispel memories of those rigidly secured Alvis power units, yes, rigidly secured even when mounted on a sub-frame. As I nose the present car out of the garage I sometimes become conscious of how low I sit, how near to the ground, and of how restricted is the view with hood and sidescreens erect. It is then that I yearn for the driving position of my old 12-50s, to attain which you almost needed a flight of steps. In such a mood I kid myself that their performance was not really so very inferior to that of the car I drive now.

Bitten

I acquired an Alvis after wartime issues of *The Autocar* had published opinions and memories of them indicating that ownership of a 12-50 was more than desirable. At the time I had a venerable Lancia Lambda which I had bought from a Cambridge undergraduate for £15, two new batteries included. I liked it very much and it served extremely staunchly, particularly as I never worked on it, for the simple reason that I never possessed any metric spanners.

The first 12-50 that I located was not a sports car at all. It was a 1927 Cross and Ellis drophead TG-model coupé. I spotted it standing outside a garage on

the Kingston by-pass road, and by doing an official journey for the M.A.P. (it was still wartime) by bus instead of train, was able to inspect it. The garage was reluctant to sell, saying that they were thinking of making it into a breakdown crane. But they would sell for £15. Looking at the sack which served as a hood and learning that new rings had been installed when a rebore was really due, I told them I valued it at a tenner. In the end £12 10s changed hands, very amicably.

No Regrets

I never had any reason to regret this. The old Alvis thundered about, often with three inside and two more in its capacious dicky seat, in the most reliable manner imaginable. As the battery was tired I used to start on the handle and the brakes were never good for very long, so that stopping in earnest meant hauling on the man-size right-hand lever. This proved good enough to bump a policeman's head on the windscreen when he got in and demanded a brake test. The gear box possessed wide ratios and was noisy, but only in crowded places did I ever wonder if a smaller car might not be as rapid and far less tiring to manipulate. In those days my tool-kit consisted of a set of bicycle spanners held together by a central screw and I used to find my way about England with the aid of the minute maps in a pocket diary (I have since reformed and have some proper spanners and a number of Ordnance maps). So the Alvis got negligible servicing, was never greased (no gun!), and never complained.

Indeed, it made me keen for another Alvis, and when an all-aluminium duck's-

back SA 12-40 super sports two-seater was offered to me for a fiver I didn't hesitate. The acquisition of this more exciting model coincided with the gift from a friend of a somewhat later beetle-back model which was in a sorry state but which possessed that most desirable of properties, a big-port head. This more powerful engine was duly transferred to the duck's-back, the frame of which had been rubbed down and painted. Its somewhat rusty, long, flowing wings were removed and little blades of alloy substituted. The result was quite a rare thing—a light 12-50; at all events, a not-very-heavy 12-50, the weighbridge balancing at 17 cwt.

Tiger Action

I had a few runs in the car before I was transferred to London and still plainly remember the excellent top gear performance and the lithe feel of the chassis (it had the sub-frame engine mounting) in comparison with that of the coupé, which I still retained in service. Many details of the duck's-back were very ragged and I had not been in London long before I had a craving to do some more work on it. However, I found it very difficult to mate effectively the big-port exhaust pipe with the small-bore outside tail pipe and I rather unnerved myself when the whole system fell apart as I was driving to the local welder—it was not wise to be seen in a noisy, conspicuous car in those days.

Continuing to use the coupé but wanting a sports Alvis I opened *The Autocar* and there was the very thing—a 1928 Big Port TH 12-50 tourer for £35. I went out and bought the car from an enthusiastic young R.A.F. officer whose heart was wedded to Rileys.

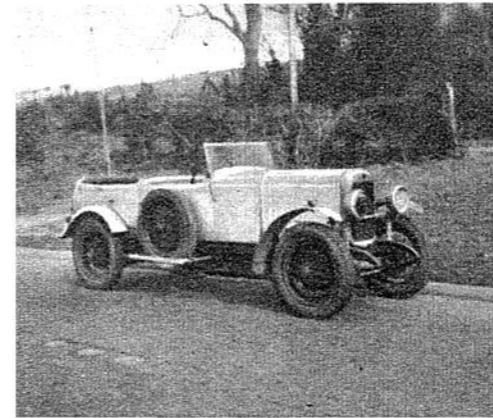
Some time earlier he had turned it over in a ditch, so a sheet of opaque Perspex served for a windscreen and the wings had been cleaned up by the obvious application of a pair of shears. But the car had the genuine short-stroke, 68 x 103 mm, 1,496 c.c. engine with the duralumin connecting rods and big-port head, with, however, an inside exhaust system. It was not only very quiet-running but also exceedingly smooth, so that, although it may sound incredible for a 1½-litre four-cylinder, I always likened it to an American car. It really was pleasant to drive and possessed good accelerative powers, even if the maximum speed did not seem to be more than about 60 m.p.h. My other two 12-50s had the long-stroke 69 x 110 mm, 1,645 c.c. engines, of which more anon.

Stable of Three

For a time I ran all three 12-50s. A curious little thing I recall about this was that each one was apprehended by policemen, who asked where the Road Fund licence was. Each time I was able to say in its proper place on the left side, and they said, oh, they thought it should be on the right side. Wasn't that odd?

I wrote to a former owner of the Big Port four-seater. He was a clergyman who had sold the Alvis to buy an M.G., but wrote eleven pages about the former car, which he had driven for some 70,000 miles with every satisfaction. He remarked that it would cruise comfortably at about 50 m.p.h. and put 40 miles into the hour on a good road, "without disturbing any-

ALVIS NOSTALGIA



A four-seater which had the big-port engine and was acquired from a clergyman.

body's peace of mind." He told me that the engine, run on Castrol XXL, retained its tune for long periods (it had been rebored 0.065in and a new Serck radiator fitted), and concluded: "It was eminently accessible, so beautifully made that it was a pleasure to work on, and so solid on the road that if one was stupid enough to get into a tight corner the car always did more than could reasonably be expected to get you right again." Yet the subsequent owner had overturned it in a ditch!

Much of the fun I derived from having these three 12-50s was the help and advice readily given by those people who knew the breed intimately. They included John Cooper, now of *The Autocar*, Michael May, who had raced a 12-50 at Brooklands, and A. Powys-Lybbe who did likewise.

Voice of Experience

The 68 x 103mm engine was the one for which the big-port head had been designed, and when I proposed to put one of these heads on a long-stroke engine Michael May reassured me that this would work well. In his own engine he bored out to 72mm, which was pretty close to the water. He found that there was no gain in power in raising the compression ratio above 7 to 1. He employed the inside exhaust manifold with the big-port head and the 40mm up-draught Solex carburettor, using a 29 choke and a 170 x 44 main jet. I did not bore out my engine and John Wyer, then with Solex, advised using the same size choke as May's, but a 160 x 41D main jet, 60 pilot and No. 6 jet assembly. Although putting the big-port head on a long-stroke engine meant using steel con-rods instead of Duralumin (a disadvantage on an Alvis, although a boon with a Lea-Francis!) and coming outside the 1½-litre limit, the result was very effective. May claimed about 85 m.p.h. and a standing ¼-mile in about 35 sec from his 72 x 110mm four-seater.

I became intrigued with the possibilities of the 12-50 Alvis in its lighter, big-port form when I discovered that when it was in current production at £550, the guaranteed speed was 70 m.p.h.; and that H. W. Purdy had lapped Brooklands in a duck's-back super sports, stripped of road equipment, at just a shade over 90 m.p.h. There was no fluke about this as other cars of the type had lapped at over 86

m.p.h. and some years later Powys-Lybbe lapped at 85.13 m.p.h., Tait at 86.62 and Westbrook, in a 1923 car, at 88.15 m.p.h.

Powys-Lybbe told me that to make the bearings stay in for any length of time under racing conditions dry-sump lubrication was essential, fairly easily devised by bolting a scavenge pump beneath the existing oil pump and driving it with an extended shaft. He confirmed that even on petrol-benzole it did not pay to increase the compression above a ratio of 6.9 to 1.

Other tips were to discard the vibration damper disc if one was fitted, use the crankshaft with two studs per balance weight in preference to weights with one stud, replace the dynamo spindle with a dummy spindle to drive the magneto, as in racing the drive had been known to shear, and to use a Hardy Spicer propeller-shaft instead of the early Timken.

More Mods

Fibre timing wheels were likewise to be avoided, and aluminium alloy clutch bodies were worth their weight in—aluminium! It seemed that the old Solex with a 29 choke was almost as good as fitting twin S.U.s, and I was encouraged to find that even the very fast 12-50s, with the exception of the car R. F. Oats tuned for Charles Follett, stuck to the standard camshaft, valve gear, tappets and ignition arrangements. All manner of clever things could be done to attain close ratios in the gear box, but unless a rare 4.3 to 1 back axle could be found it was usual to use the 4.55 to 1 ratio of the sports models, as distinct from the 4.77 to 1 axle of the standard 12-50s.

At first the big-port four-seater was difficult to start, and I spent a great deal in professional towing fees, but attention to the points of its B.T.H. magneto, which replaced the former M.L., cured this. It would give 27-28 m.p.g. on pottering runs, using a 125 main jet; the clergyman-owner claimed 36 m.p.g. on a long run. Pool caused pinking and running-on unless a 140 main jet was used, when the consumption rose to about 20 m.p.g.

Sticking to One Marque

Enthusiasts may argue whether it is better to keep a one-make stable or to enlarge one's motoring experience by owning as many different makes as possible. But the one-make theme has some decided advantages. For example, a good choice of tyres is always available, and for a time I replaced the artillery wheels of the coupé with better-shod wire wheels from the two-seater. Then, as I was draining the coupé's radiator one winter night the drain plug rolled down a drain. Immediately another was taken from the four-seater and on the morrow we motored as usual.

I sold the Big Port to an enthusiast who had not turned up at the time appointed. I was just writing to tell him that the deal was off when he rang the bell. "The quietest timing gears I have heard on a 12-50," he observed, and, "do I get those four good tyres?" And off he went, having bought the car for £40. I have never ceased to mourn.

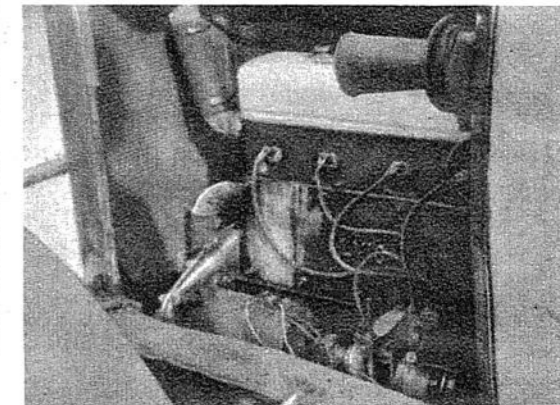
The duck's-back I sold to an R.A.F. pilot in Scotland, who drove it home and whose wife used it to shop with. The coupé made a last journey to pick up a 1932 TL12-60 metal-panelled saloon. Its two S.U.s were removed (they figured

later on a Bugatti) and the Solex from the coupé was put on. The coil ignition was replaced by the trusty Bosch ZU4 magneto, also from the coupé. We had no time to make the 12-60's Autovac work, so fed the carburettor from an Austin Seven petrol tank tied on the roof, an improvisation that garage hands eyed with suspicion.

I ran the 12-60 for a time, sold it, and then, not cured of Alvisitis, bought for £32 10s a 1926 12-50 saloon from a Worcestershire farmer. When I saw it I had a shock, for it had a vast body which dwarfed the low Alvis radiator. It could have been a Humber of a Crossley or a Bean, seen from the back.

But I drove it all the way to Harrogate and it went as well as any other Alvis. I remember thinking that for its period the 12-50 had a good deal more power than most of its contemporaries, and am certain that the aforesaid low weight of the car materially assists performance; my Big Port four-seater turned the scales at 22 cwt, or 5 cwt more than the duck's back.

Incidentally, most of my Alvis cars showed only about 10lb per sq in oil pressure when hot, instead of the correct 20-25lb, but the centre main bearings never gave trouble as the pessimists said



Ignition side of the big-port, short-stroke engine, which was "eminently accessible."

they would, nor did little-end pinch bolts ever break and wreck an engine. Indeed, I may well have been lucky, for even the early type propeller-shaft in the coupé did not fall out.

Last Purchase?

While in Yorkshire I was offered a 1928 TA 14-75 six-cylinder Alvis tourer for £10. I bought it, but although it was very smooth I never could make it steer properly so disposed of it to an Army officer who could have it rebuilt in an Army workshop—whereas I was still more or less in the set-of-bicycle-spanners stage.

When basic petrol (remember?) was reintroduced I gave up Alvis cars and invested in a 1934 Austin Seven. But the germ lingered and I bought back the duck's-back when its owner went abroad. That, then, is what Alvis nostalgia does to you. On Christmas Eve I went to see a 1930 Silver Eagle saloon for sale locally, and I have ever since been trying to resist it. W. B.



Regelgeving rond in- of uitvoeren van Erfgoed

Je zou het bijna vergeten... maar er zijn toch echt bijzondere spelregels voor erfgoed. Ook spelregels die gelden voor mobiel erfgoed.

Die spelregels worden gehandhaafd door de Erfgoedinspectie (EGI) van het Ministerie van OCW.

En als je er even over nadenkt is dat ook heel logisch. Aan de ene kant verwachten wij van onze overheid dat zij zich inspant om ons erfgoed te beschermen, maar dan mag de overheid van ons als hoeders van het mobiel erfgoed verwachten dat wij ons aan de spelregels houden. Toch?

Maar waar gaat het om? Stel, je bent eigenaar van een mooi stuk mobiel erfgoed, en je wilt er mee naar een land buiten de EU. Bijvoorbeeld om er een mooie rit mee te rijden. Of mee te doen aan een evenement.

Of je hebt je voertuig verkocht aan iemand buiten de EU.

Wanneer een voertuig dat behoort tot het mobiel erfgoed tijdelijk of permanent naar het buitenland verhuist, is er een exportvergunning nodig. **Tenminste, als het voertuig ouder is dan 75 jaar en meer waard is dan € 50.000,00.**

Het aanvragen van zo'n exportvergunning is niet moeilijk en kost ook niet heel veel tijd, maar het moet wel op tijd aangevraagd worden. Dat scheelt u, en de mensen van de Erfgoedinspectie, en de Douane, een heleboel werk.

Als er een harde BREXIT komt, is ook voor het bezoek aan een evenement in Groot-Brittannië een exportvergunning nodig.

Op de FEHAC-website, [LINK](#), staat precies wat u moet doen bij export. En zijn er vragen? Het FEHAC-secretariaat helpt u graag verder.

Te bereiken onder: secretariaat@fehac.nl of 085 - 303 4651



Above, the Alvis 14 of 1946. Above right, 1939 Silver Crest. Right, 1950 TB roadster

Left, the 1954 Grey Lady, and below, the TD21 model from 1959

Left, the drophead coupé version of the TD21 from 1962 and right, the TF21 of 1966

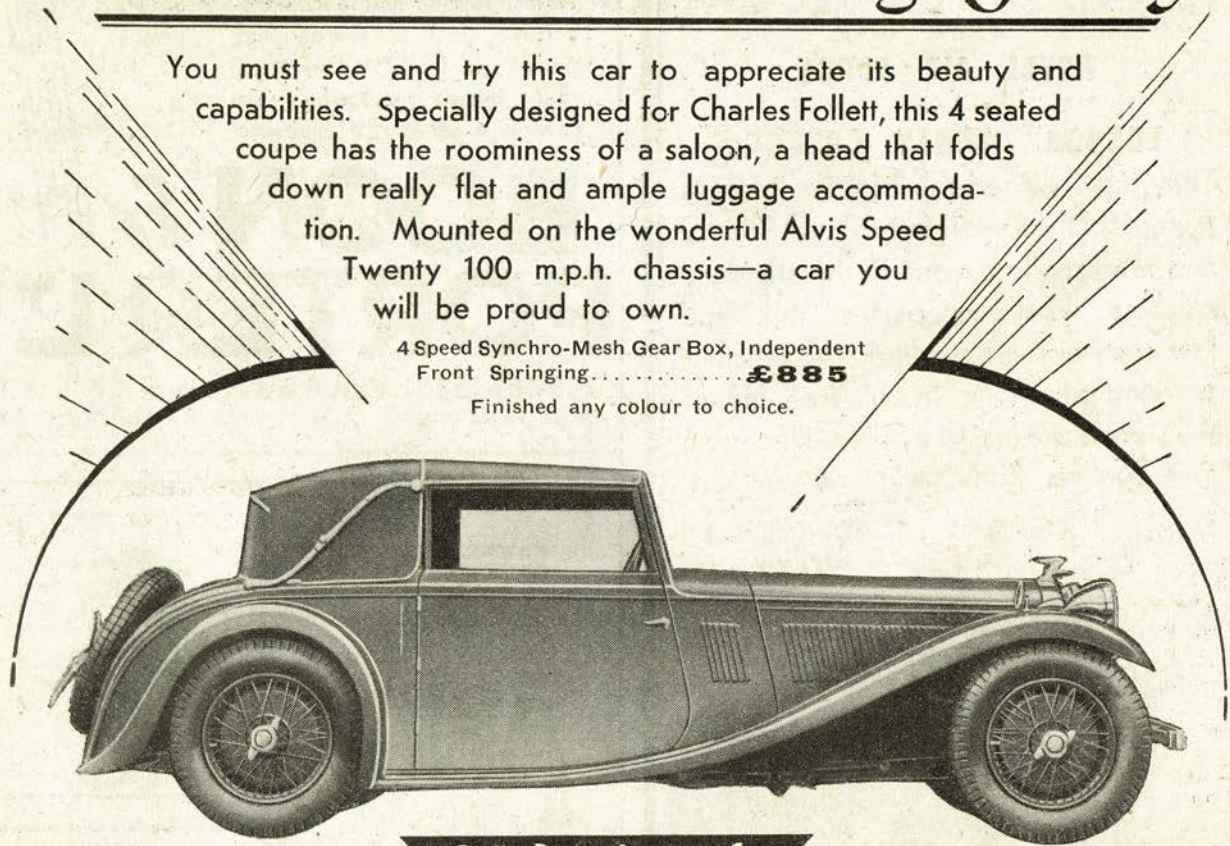
ALVIS
1934

Coachwork of outstanding Beauty

You must see and try this car to appreciate its beauty and capabilities. Specially designed for Charles Follett, this 4 seated coupe has the roominess of a saloon, a head that folds down really flat and ample luggage accommodation. Mounted on the wonderful Alvis Speed Twenty 100 m.p.h. chassis—a car you will be proud to own.

4 Speed Synchro-Mesh Gear Box, Independent Front Springing.....**£885**

Finished any colour to choice.



Sole Distributors for
Alvis in London
and Home
Counties

Charles Follett,
Ltd.,

 **Sandd**
Port betaald
Port payé

 **Artiv**
grafisch ontwerp
illustratie
fotografie

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

Retouradres: A. Hillebrand 1015 GB 33h

