

# TRIANGEL

*Power with beauty,*



*Speed with grace*

OKTOBER 2018 **114**

CROSSING BORDERS 2018

MANNENRIT NEDERLAND/BELGIË

VERSLAG EAGLE RALLY



Website: [www.alvisocn.com](http://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 Tuijll  
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  
Loenensweg 87, 6961 CP Eerbeek  
tel.: 0313-416492  
redactie@alvisocn.com

**Aanleveren van kopij en foto's:**  
Per e-mail naar: [redactie@alvisocn.com](mailto:redactie@alvisocn.com)  
Tekst in Word (.doc of .docx).  
Achter elkaar doortypen, geen harde returns  
(geen 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](http://www.wetransfer.com) sturen naar:  
[redactie@alvisocn.com](mailto:redactie@alvisocn.com)  
en naar [paulvdvelde@artiv.nl](mailto:paulvdvelde@artiv.nl)

**Ontwerp en lay-out:** Paul van der Velde

**Druk:** Editoo  
**Inleveren kopij en foto's voor de  
volgende Triangel no. 115**  
**Uiterlijk 18 november 2018**

Triangel is een uitgave van de  
Alvis Owner Club Nederland

### 3 **Chairman's Column**

### 5 **Van de redactie**

### 5 **Evenementenkalender**

### 6 **Met een Silver Eagle naar het Concours op het Loo**

door Chris de Groot



### 7 **Alvis Coachbuilders 7 Park Ward Ltd.**

Jan Maarten ten Bos



### 8 **Crossing Borders 2018**



verslag door  
Peter en Renate Schaaf

### 14 **Veer vooras vervangen**

door Hans van der Meijden

### 16 **100 jaar Alvis** Aankondiging van Expositie door André Hillebrand



### 18 **'Mannenrit'**

door Max en  
Klaus Paleit



### 22 **verslag Eagle Rally**

door Menno von Brucken Fock, Martin Aldering  
en Paul van der Velde

### 26 **Indian Run - Het Weekend**

verslagen door Hans van Tongeren en  
Ingeborg van der Meijden



Voorplaat:  
**Mannfred en Christa Fleischmann tijdens  
Crossing borders 11 in de ex Parkes  
TC21/100 met Graber carrosserie**

## Chairman's Column



### Warm, Warmer, Heet ... en Zon!

Ik weet niet hoe jullie de afgelopen periode hebben ervaren, ik vond het heet. Ik heb geen enkel probleem met temperaturen die rond de 30 graden schommelen maar 37 of 38 graden is voor mij toch een beetje te veel van het goede. Ik had goede voornemens voor deze zomer, mijn werkplaats opruimen (met tegenzin), mijn TA 14 afbouwen, vaak op pad gaan etc.. Er is niet veel van terecht gekomen. De temperatuur in mijn werkplaats voelde aan als een combinatie van een sauna en een broeikas dus veel tijd heb ik daar niet doorgebracht. In een cabrio met 38 graden rond toeren kan heel aangenaam zijn tot het moment waarop je voor een stoplicht staat of in een file terecht komt. Ik heb het dan over een moderne cabrio. Wanneer het een 'Oldtimer' betreft wordt het een heel ander verhaal. Bij deze categorie voertuigen schijnt de motorwarmte die wordt geproduceerd alleen maar te kunnen ontwijken via allerlei gaten en spleten die zich tussen motorruimte en passagiersgedeelte bevinden. Vaak wordt de eerder aangehaalde buitentemperatuur van 38 graden in het interieur met een graadje of 10 opgehoogd door een vrolijk pruttelende 6 cilinder! Lang leve de zomer. Wat een negatief begin van mijn column.

Ik heb echter ook leuke ervaringen die ik met jullie wil delen. We hebben met de 4 ritten van 2018 alleen maar mooi weer gehad. De Hare Drive in april, prachtig voorjaarsweer met veel zon. Een heerlijk weekend te Nuenen. De Fire Flight, een echt uitstapje naar Zuid Limburg, ook weer een heerlijk en goed verzorgd weekend op een prachtige locatie georganiseerd door Jean en Ine Stijns. En het weer... ZON! De Eagle Rally, Hans en Frederike hebben ons weer via prachtige wegen de Veluwe laten zien. Ook nu voor de meesten van ons een weekend en natuurlijk weer met heel veel ZON. Tijdens de Eagle Rally, die door Hans en Frederike werd omgedoopt in Eagle Riley, hebben ook 4 equipes van de Riley Club Holland ons vergezeld. En als laatste de Indian Run. Manfred en Christa Fleischmann hebben ons meegenomen naar Duitsland en wel 'am Niederrhein'. Wederom een weekend waarin we een bezoek hebben gebracht aan Xanten en Moyland. En het weer, het wordt saai, heel veel zon. Alle ritten werden zeer goed bezocht, Hare Drive - 14 deelnemers, Fire Flight - 13 deelnemers, Eagle Riley - 21 deelnemers en de Indian Run met 11 deelnemers. Ik hoop dat de bezoekerstrend van het afgelopen seizoen in 2019 een vervolg krijgt. Dank aan alle die zich hebben ingezet om van onze ritten iets bijzonders te maken. Met het tweede deel van mijn column hoop ik, de negatieve vleug die de eerste regels van mijn betoog misschien hebben teweeg gebracht, als sneeuw voor de zon (waaraan dus geen gebrek is geweest) te doen smelten. Ik wens jullie een fijne nazomer en hoop jullie weer te zien bij onze jaarlijkse High Tea.

met een vriendelijke groet van jullie voorzitter,

### Warm, Warmer, Heiß ... und Sonne!

Ich weiß nicht, wie ihr die vergangene Zeit erlebt habt, ich fand es heiß. Ich habe keine Probleme mit Temperaturen, die um 30 Grad schwanken, aber 37 oder 38 Grad sind ein bisschen zu viel für mich. Ich hatte gute Absichten für diesen Sommer, meine Werkstatt (widerwillig) aufräumen, die Restaurierung meiner TA 14 abrunden, ein paar Ausflügen machen usw. Es ist nicht viel passiert. Die Temperatur in meiner Werkstatt fühlte sich wie eine Kombination aus Sauna und Gewächshaus an, deshalb verbrachte ich dort nicht viel Zeit. In einem Cabrio mit 38 Grad fahren kann sehr angenehm sein, bis man vor einer Ampel oder im Stau steht. Ich spreche von einem modernen Cabrio. Wenn es um einen Oldtimer geht, wird es einer ganz anderen Geschichte. Bei dieser Fahrzeugkategorie scheint die entstehende Motorwärme nur durch Löcher und Spalten aller Art, die sich zwischen Motorraum und Fahrgastraum befinden, entweichen zu können. Oftmals wird die vorher notierte Außentemperatur von 38 Grad im Innenraum um 10 Grad von ein fröhlich sprudelnden 6 Zylindern angehoben! Es lebe der Sommer. Was für ein negativer Start meiner Column.

Ich habe aber auch schöne Erfahrungen, die ich mit euch teilen möchte. Wir hatten mit unsere 4 Ausfahrten im diesen Jahr nur schönes Wetter. Der Hare Drive im April, schönes Frühlingwetter mit viel Sonne. Ein wunderschönes Wochenende in Nuenen. Die Fire Flight, eine echte Reise nach Süd-Limburg, wieder ein wunderschönes und gepflegtes Wochenende an einer wunderschönen Lokation organisiert von Jean und Ine Stijns. Und das Wetter .... SONNE! Die Eagle Rally, Hans und Frederike zeigten uns wieder die wunderschöne Veluwe. Auch für die meisten von uns ein Wochenende und natürlich wieder mit viel SONNE. Während der Eagle Rally, die von Hans und Frederike in Eagle Riley umbenannt wurde, begleiteten uns auch 4 Teams vom Riley Club Holland. Und schließlich der Indian Run. Manfred und Christa Fleischmann führten uns nach Deutschland 'am Niederrhein'. Wieder ein Wochenende an dem wir Xanten und Schloss Moyland besuchten. Und das Wetter, es wird langweilig, viel Sonne. Alle Fahrten waren sehr gut besucht, Hare Drive - 14 Teilnehmer, Fire Flight - 13 Teilnehmer, Eagle Riley - 21 Teilnehmer und der Indian Run mit 11 Teilnehmer.

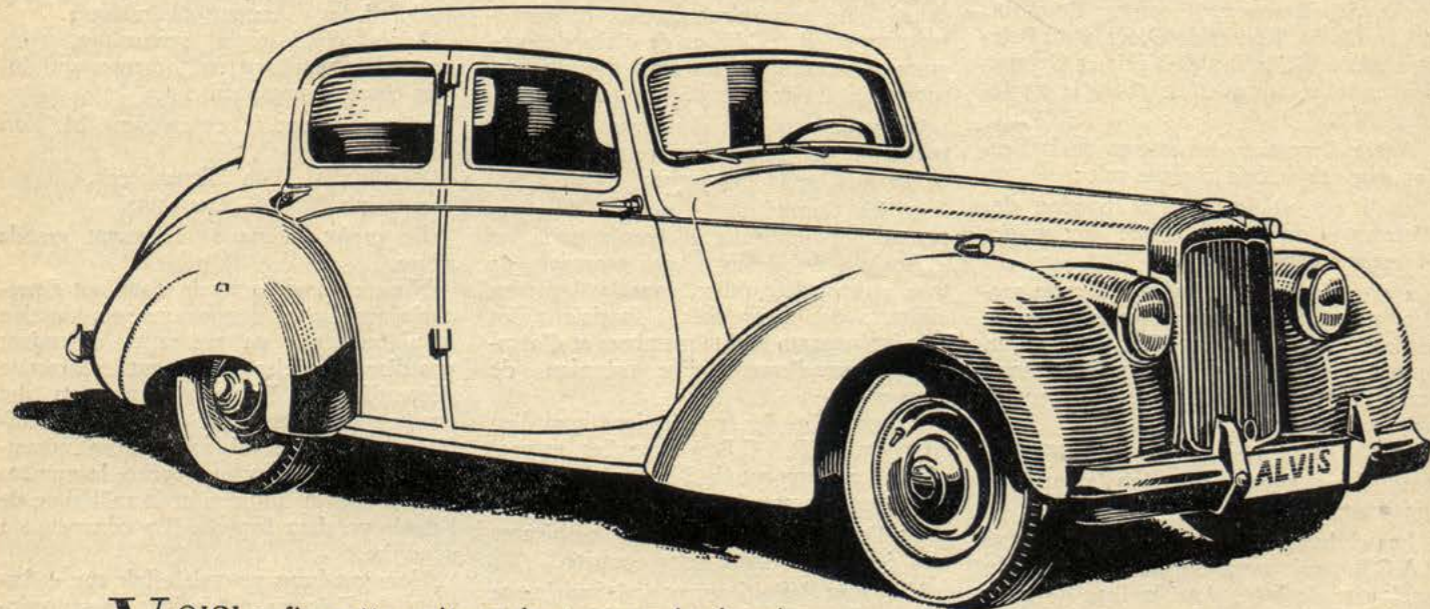
Ich hoffe, dass der Besuchertrend der letzten Saison in 2019 fortgesetzt wird. Danke an alle, die daran gearbeitet haben, aus unseren touren etwas Besonderes zu machen. Mit dem zweiten Teil meiner Column hoffe ich, die negative signale, die die ersten Zeilen meiner Argumentation vielleicht hervorgerufen haben, als Schnee für die Sonne (an Sonne keine Mangel) zu schmelzen.

Ich wünsche euch einen schönen Spätsommer und hoffe euch bei unserem jährlichen High Tea wiederzusehen. mit einem freundlichen Gruß von euren Vorsitzenden,

Anton

Dank an Jörn Hackländer für Kontrolle der Übersetzung.

# Enfin LA NOUVELLE ALVIS 6 cyl.



VOICI enfin cette voiture dont on parle depuis deux ans.

Les prototypes de l'ALVIS 3 litres roulent depuis longtemps sur toutes les routes d'Europe et sur certains parcours d'Afrique.

Parfaitement au point maintenant, elle va être livrée à la clientèle qui trouvera, dans la 6 cylindres ALVIS, une voiture moderne quant à sa conception, classique quant à ses lignes.

L'ALVIS 6 cylindres reste, comme ses aînées, la voiture d'une élite.

## CARACTERISTIQUES :

Moteur 6 cylindres soupapes en tête, roues avant indépendantes, freins hydrauliques, tenue de route parfaite, grand coffre à bagages, suspension idéale, moteur puissant.

*mais l'ALVIS 2 l. ne perd pas ses droits*

*La production de ce modèle continue mais son prix le rend maintenant plus abordable. A 129.000 Frs, l'ALVIS 2 litres est une voiture de grande classe à petit prix.*

Agence Générale pour la Belgique et le Luxembourg :

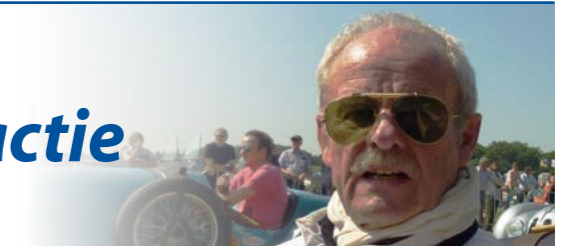
# S. I. N. C. A. U.

Salons d'Exposition et Service de Ventes :  
Rue Ravenstein, 46 - Bruxelles - Tél. : 12.95.27

BUREAUX : RUE AUGUSTE LAMBIOTTE, 32-34  
Schaerbeek (Av. Rogier) Tél. : 15.43.45



## Van de redactie



We kabbelen rustig naar het eind van een prachtig seizoen, met nog een Traditionele High Tea voor de boeg en met een 32 pagina's gevulde nr 114, waarin we nog diverse ritverslagen kunnen lezen van de, in de afgelopen tijd gereden Ritten/Rally's, een uitgebreid verslag van Crossing Borders en de leuke samenwerking met de Riley Club. Ook wat we zoal meegemaakt hebben (dieselgate) en gedaan hebben aan onze voertuigen (veer vervangen), er is zelfs weer een advertentie geplaatst... Ook een mooi reisverslag van één onzer Duitse Leden. Wij danken u zeer voor de toegezonden artikelen en foto's, die we deze keer in grote getale hebben ontvangen. Gezien de tijd hebben we nog niet alles kunnen plaatsen, (o.a. Almelo J.M. en het Riley verslag), maar we hebben

in December ook nog een nummer, wat nog voor de kerst verschijnt en waarin we zelfs nog wel ruimte hebben voor leuke artikelen, klim eens in de pen en stuur ons eens een belevenis of anderszins, "graag met niet meer dan 10 foto's (met fotobijschriften), indien u deze meestuurt", vraagt Paul, daar het uitzoeken uit bergen foto's, hem heel veel tijd kost. Kortom wij hebben nog veel te doen om alles dit jaar, ... een keer op tijd, klaar te krijgen. We zien u op de High Tea in Vogelenzang.



## Beste Alvisten,

**Simon en Marijke van Oostveen verzorgen dit jaar de High Tea en hopen dat je op zondag 25 november aanwezig zult zijn.**

**De High Tea wordt gehouden bij:**

**Gasterij Leyduin  
2e Leyweg 7  
2114 BG Vogelenzang**

**Tijd: 15.00 - 19.00 uur**

**Een prachtige locatie in de duinen, tussen Heemstede en Bennebroek / Vogelenzang.**



## Evenementenkalender



**Wat**

**AOCN evenementen:**

**Wanneer**

**Waar / Organisator(en)**



**High Tea - AOCN**

25 november 2018

Vogelenzang, bij Heemstede  
Simon en Marijke van Oostveen

**Evenementen 2019**

Informatie volgt zodra data en locaties bekend zijn



Chris de Groot



# Met een Alvis Silver Eagle naar het concours op het Loo!

29 JUNI T/M 1 JULI

**Tsja, hoe kom je nou verzeild met een Silver Eagle op het Loo? Het begon allemaal van het voorjaar.**

We hebben met onze Speed 20 meegedaan aan Parijs – Amsterdam. Een ontzettend leuke rally die in drie dagen verreden is. En, volgens mij hebben we ook in drie dagen zo'n 1000 kilometer gereden. Nou is onze Speed 20 origineel, er is sinds de jaren '50 niets meer aan gedaan. Sommigen zeggen dan oud, andere zeggen met een fantastisch patina. Beide is goed. Enkele weken voor het Loo werd ik gebeld of ik mee wilde doen met het concours op het Loo, in de preservation class. Onze Speed 20 zou daar prima in passen. Ik vertelde echter dat dat helaas niet ging lukken. Na Parijs – Amsterdam hebben we nog de laatste dag van de Tulp gereden, en in de Ardennen is de koppakking ertussenuit geblazen. Kan gebeuren.

Ik gaf aan dat ik wellicht een alternatief had, een Silver Eagle uit 1936 die ook nog origineel is. Of ik wat foto's wilde sturen. Gedaan, en geschikt geacht voor het concours. Op donderdag voor het concours samen met onze dochter de Alvis naar het Loo gebracht en netjes geparkeerd op het concours terrein. Vrijdag, zaterdag en zondag aanwezig geweest, en de auto is door honderden mensen gefotografeerd. Op de een of andere manier vinden mensen het een ontzettend leuke auto. Op zondag was het concours, en werd ik 's ochtends door twee jury leden bevraagd over de auto. Historie, stand van de techniek, etc. De auto moest ook nog even gestart worden, men wilde de motor even horen lopen.

Motor gestart en even laten lopen. Daar was men tevreden over. Verder heb ik alles vanaf het eerste begin, dus ik kon alles netjes vertellen en uitleggen. In de loop van de middag kreeg ik de "Prize Winner" badge op de auto, en het verzoek me eind van de middag te melden op het podium. Wat een eer en wat leuk! Vervolgens met auto naar het podium en de prijs opgehaald. In de preservation class ben ik tweede geworden, na een hele mooie, authentieke BMW 328. Al met al een heel leuk weekend!



Bij deze wil ik ook Ab van Egmond bedanken, die heeft de auto in onderhoud en zorgt ervoor dat hij het altijd netjes doet.



# Alvis Coachbuilders - deel 7

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 7 uit de serie betreft:**

## PARK WARD Ltd.

Na het debacle met Willowbrook waarbij de levering van de nieuwe 3 Liter maar niet van de grond kwam (zie Triangel nr. 112) werd voor Alvis met de firma Park Ward de redder in de nood gevonden. Dit werd ook wel tijd want de trouwe Alvis-klanten werden het eindeloos wachten beu. Maar nu eerst de korte geschiedenis van het bedrijf dat ontstond uit een samenwerking van William Park en Charles Ward.

Zij waren beiden werkzaam geweest in de autobranche en hadden veel ervaring in zowel techniek als commercie. In 1919 besloten zij hun eigen bedrijf als coachbuilders te starten in Willesden bij Londen en waren vrijwel direct succesvol. Het volgende jaar toonden zij al hun eerste modellen op de Olympia Motor Show waarna opdrachten binnen kwamen van Crossley, Delage, Fiat, Sunbeam en vele andere merken. Park Ward bouwde een reputatie op van zeer hoge kwaliteit en vernieuwende ontwerpen waardoor in 1923 een lange samenwerking begon met Bentley en Rolls Royce wiens klanten hoge eisen stelden. Om hun succes in perspectief te zetten, de productie bestond uit niet meer dan 150 bodies per jaar! Dit was voldoende om het bedrijf draaiende te houden maar door de algemene crisis in de jaren '30 zakte de productie naar 80 stuks.

Rolls Royce schoot te hulp met een kapitaalinjectie, deels uit eigen belang om bestaande know-how voor zich zelf te behouden. Deze nieuwe vorm van samenwerking wierp zijn vruchten af, speciaal voor Bentley met hun Derby's. Nieuwe carrosserieën werden steeds beter gestroomlijnd en al in 1934 werden de eerste windtunneltesten gehouden. In 1939 kocht Rolls Royce alle resterende aandelen op van Park Ward waardoor het een onderdeel werd van het R.R. concern.

In de jaren na de oorlog werd helaas ook hier de vraag naar speciale carrosserieën minder en Park Ward moest aanvullend werk zien te vinden om de orderboeken vol te houden. Hierdoor werd het contact met Alvis snel gelegd die immers zelf op zoek was naar een hoogwaardige carrosseriebouwer. Zo kwam in 1958 de productie van de TD 21-series 1 snel op gang waarbij als groot voordeel Park Ward zowel de Saloons als de DHC's kon maken. Deze succesvolle samenwerking duurde zoals we weten tot 1967 met als laatste model de TF 21. Als bewijs van dit succes dient het feit dat ca. 80 % van alle TD, TE en TF's nog bestaan. Ondertussen kocht Rolls Royce in 1959 de firma H.J. Mulliners op om geschoold vakmanschap voor zich te behouden en voegde in 1961 dit bedrijf samen met Park Ward dat sindsdien Mulliners-Park Ward Ltd. ging heten (MPW). MPW bouwde voor Rolls Royce nog de Silver Cloud en Phantom als ook de Bentley Continental en later de RR. Camarque. Helaas kwam hier in 1991 een eind aan: Rolls Royce besloot gedwongen door efficiëntie MPW op te heffen en alle koetswerken voortaan zelf te bouwen in hun eigen fabrieken.



John Gilbert's TD 21 series 1 - 1961



# Crossing Borders 2018

Peter en Renate Schaaf

## Twee nieuwkomers op hun eerste Crossing Borders

**Al op dinsdag 17 juli kwamen mijn vrouw Renate en ik met prachtig weer aan bij het Sentido Berghotel in Hammersbach. Een heel mooi gelegen hotel aan de rand van de Beierse Alpen en de Allgäu.**

De volgende dag arriveerden de eerste deelnemers voor de 11e Crossing Borders. We hadden een gezellige avond met Manfred en Christa en Jörn en Ulrike, een zeer prettige kennismaking. Donderdag hoorden wij dat de Nederlandse deelnemers Hans en Ingeborg van der Meijden niet aanwezig konden zijn vanwege een auto-ongeluk tijdens hun reis naar Hammersbach. Ik wens hun het allerbeste en hoop dat ze ongedeerd zijn. Frank en Joan Kay, deelnemers die uit Engeland komen, arriveerden na een overnachting in Saverne (Elzas) met hun Shelby (muziek in mijn oren). De meeste deelnemers waren donderdagavond gearriveerd en we hebben gezamenlijk gedineerd. Op de parkeerplaats en in de parkeergarage van het hotel stonden prachtige Alvissen van diverse bouwjaren, een lust voor het oog. In het begin was het voor ons moeilijk alle namen te onthouden. Maar door de vele intensieve 'Benzine-gesprekken' leerden we elkaar steeds beter kennen en konden we snel (bijna) alle namen onthouden.

Aan het begin van het diner hebben we de tafels aaneengeschoven om makkelijker met iedereen in de groep te



## Zwei Neulinge beim ihrem ersten Crossing Borders

**Bereits am Dienstag, den 17. Juli sind meine Frau Renate und ich im Hotel Sentido Berghotel in Hammersbach bei wunderschönem Wetter angekommen. Ein sehr schön gelegenes Hotel am Rande der bayrischen Berge und zum Allgäu hin.**

Am nächsten Tag sind dann die ersten Teilnehmer zum 11. Crossing Borders Treffen angekommen. Wir hatten dabei Gelegenheit einen schönen Abend mit Manfred und Christa, sowie Jörn und Ulrike zu verbringen, eine weitere positive Erfahrung. Donnerstag mussten wir erfahren, dass es die holländischen Freunde Hans und Ingeborg van der Meijden wegen eines Autounfalls nicht zu unserem Treffen geschafft haben. Ihnen alles Gute, hoffentlich ohne negativen Folgen. Auch die am weitest angereisten, Frank und Joan, sind mit ihrem Shelby (Musik in meinen Ohren) bereits angekommen, nach nur einer Übernachtung in Saverne (Elsass). So konnten wir bis auf wenige an diesem Abend fast in kompletter Runde am Abendessen teilnehmen konnten. Auf dem Parkplatz am Hotel und in der Tiefgarage standen wunderschöne Alvis Fahrzeuge aus unterschiedlichsten Jahren. Einfach schön anzusehen! Es war natürlich recht schwierig für uns die vielen neuen Namen zu behalten, dachten wir. Aber durch die vielen intensiven Benzingespräche lernten wir uns zunehmend kennen und konnten uns so wiedererwarten schnell (fast) alle Namen merken.

Zum Start des Abendessens haben wir die Tische zusammengestellt, um so besser in größerer Runde Gespräche führen zu können. Am reichhaltigen und sehr leckeren Buffet stillten wir unseren Hunger, um anschließend mit dem harten Kern die Diskussionen in der Bar weiterzuführen. Die Raucher hatten Gelegenheit vor dem Hotel sauerstoffarme Luft einzuatmen und dann erschöpft in die Bar zurückzukehren.

Der Freitag kamen dann auch noch die fehlenden Teilnehmer, sodass wir mit 17 Fahrzeugen und 33 Teilnehmern komplett waren. Wir starteten mit einer Wanderung zum Bahnhof in Hammersbach (immerhin 5 Minuten!) von wo wir über Grainau und mit der Zugspitzbahn bis oben auf das Zugspitzplateau gefahren sind. Auf dem Plateau konnten wir den Rundumblick über die Alpen



kunnen converseren. Aan het zeer smakelijke buffet hebben we onze honger gestild om daarna met de harde kern aan de bar de discussies voort te zetten. De rokers kregen de gelegenheid om voor het hotel zuurstofarme lucht in te ademen om vervolgens uitgeput naar de bar terug te keren.

Op vrijdagochtend arriveerden de nog ontbrekende deelnemers en waren we voltallig met 17 voertuigen en 33 deelnemers. De dag begon met een wandeling naar het treinstation in Hammersbach (+ 5 minuten!) om via Grainau en de Zugspitzbahn naar de top van het Zugspitz-plateau te worden vervoerd. Op het plateau konden we genieten van een panoramische blik over de Alpen. Het waren maar een paar stappen op het Zugspitz-plateau om van Duitsland naar Oostenrijk en weer terug te komen. Rond het middaguur werd er in het Zugspitzrestaurant, in een voor ons gereserveerde ruimte, een stevige lunch geserveerd: 'Weißwurst mit Brezeln'. En precies op dat moment regende en hagelde het. Na onze lunch veranderde het weer echter weer plotseling en konden we droog afdalen naar het station en direct met de pas in bedrijf genomen kabelbaan afzakken naar het dal, naar de Eibsee. In het roadbook werd aangekondigd 'Small walk around the Eibsee' waar sommigen van ons ook



genießen. Es brauchte nur wenige Schritte um auf der Spitze von Deutschland nach Österreich und zurück zu gelangen. Gegen Mittag gab es dann im Zugspitzrestaurant zünftige Weißwurst mit Brezeln in einem speziell für uns reservierten Raum. Und genau zu diesem Zeitpunkt regnete und hagelte es draußen vor der Hütte. Nach unserem Mittagessen änderte sich jedoch schlagartig das Wetter und wir konnten trockenen Fußes wieder zur Abfahrtsstation und direkt mit der neu in Betrieb gegangenen Gondel ins Tal an den Eibsee

runterfahren. Im Roadbook stand „small walk around the Eibsee“ was einige von uns auch 1 ½ Stunden so durchführten. Nur die Roadbook Schreiber und einige „Mitläufer“ hatten ein Motorboot gemietet

und schipperten gemütlich über den See. Wir Newbie's sind mit Jochen und Petra um den See gelaufen. Wie sich später herausstellte sind auch einige wenige Freunde ebenfalls um den See gelaufen. Für Jochen und



gebruik van hebben gemaakt (1 ½ uur!). Alleen de makers van het roadbook en enkele 'medereizigers' hadden een motorboot gehuurd om comfortabel over het meer te varen. Wij, Newbie's, liepen rond het meer met Jochen en Petra.

Zoals later bleek hebben andere deelnemers ook deze wandeling gemaakt. Het was een interessante wandeling voor Jochen en mij, vooral toen we ons realiseerden dat we allebei in Aken gestudeerd hadden en bij dezelfde professoren



mich insofern eine tolle Wanderung, als wir feststellten, dass wir beide in Aachen studierten und die gleichen Professoren in Prüfungen zu erdulden hatten, allerdings war Jochen etwas eher dran als ich. So hatten wir die Strapazen der Wanderung fast vergessen und waren auch den schlaun Bootsflüchtlingen nicht mehr böse. Anschließend ging es völlig erschöpft und natürlich durstig mit der Bahn zurück nach Hammersbach. Am Abend hatten wir sehr nett zum Nachtessen in der Berghütte zusammengesessen und

wieder viel zu viel gegessen. Bei dieser Gelegenheit erfuhren wir, dass sich Ingrid hervorragend mit Kipphebeln und Nockenwellen auskennt.

Am Samstag ging die Fahrt im Regen nach Schloss Linderhof. Viel Gold, Marmor, Leuchten und Bildern von Ludwig dem 14. und dem französischen Adel, ein wunderschönes kleines Schloss mit einer tollen Anlage, auch im Regen. Von dort fuhren wir zum Restaurant Musteralpe Plansee und siehe da, das Wetter wurde wieder besser und? Wieder viel zu viel gegessen. Es hat halt einfach wieder geschmeckt.

Mit dem besseren Wetter konnten einige von uns zur wieder offen fahren. Wir sind alle genau nach Plan gefahren und haben die Zunftkirche sternförmig aus unterschiedlichsten Richtungen angefahren, aber immerhin alle das Ziel in dem 50 Einwohner Dorf erreicht. In der Kirche versuchten wir einem stark Dialekt geprägten Vortrag zu folgen . . . Also wir haben nicht viel verstanden, nur so viel habe ich mitbekommen, dass der ausführende Baumeister für das kleine Gotteshaus Andreas Hafenegger von Tannheim war, der spätere berühmte Stadtbaumeister von Prag. Nach einem kurzen anschließenden Kaffee im naheliegenden Restaurant ging es zurück zum Aperitif in unserem Hotel.



Schloss Linderhof

onze bij examens hebben afgelegd, Jochen echter iets eerder dan ik. Door ons gesprek waren wij de vermoeidheid van de wandeling snel vergeten en waren niet langer boos op die slimme bootvluchtelingen. Daarna ging het uitgeput en natuurlijk dorstig met de trein terug naar Hammersbach. 's Avonds hebben we een gezellig diner gehad in de berghut waar we weer veel te veel hebben gegeten. Bij deze gelegenheid hebben we ervaren dat Ingrid (Moppi) goed bekend is met tuimelaars en nokkenassen.

Op zaterdag, in de regen op weg naar Schloss Linderhof. Veel goud, marmer, kroonluchters en ook schilderijen van Louis de 14e en de Franse adel. Een mooi klein kasteel met een prachtige tuin, zelfs in de regen. Daarna reden we naar het restaurant Musteralpe Plansee en tijdens de rit stopte de regen en klaarde het op. Wederom te veel gegeten, het was ook zo lekker! Omdat het weer zich van de goede kant liet zien konden enige deelnemers 'Open' naar de Gilde kerk in Bichlbach rijden. We zijn allemaal exact volgens het Roadbook gereden en toch kwamen uit alle richtingen via verschillende wegen deelnemers bij de kerk aan. Maar het doel, het dorp met 50 inwoners en de kerk, werd door allen bereikt. In de kerk hebben we geprobeerd om een lezing in dialect te volgen..... en er weinig van begrepen. Het enige wat ik er van opgestoken heb is dat de architect van deze kleine kerk Andreas Egger Hafenegger von Tannheim was, later beroemd geworden als stadsarchitect van Praag. Na een korte koffiepauze in het nabijgelegen restaurant zijn we terug gereden naar ons hotel voor een aperitief.



Op zaterdagavond het galadiner. Iedereen had zich feestelijk gekleed voor deze avond. Een van de dames in een rode jurk en een van de heren in een kostuum uit de jaren '20 met een strik die de zwaartekracht kon weerstaan en waarmee je kon vliegen! Een geweldige avond met een heerlijk diner bestaande uit onder andere Sülze (Vis/Vlees in gelei), Hertenvlees en als dessert Marillenknödeleis. En je raadt het al, weer veel te veel gegeten. Een heel geslaagde, gezellige en onderhoudende avond. En zoals gewoonlijk ging het daarna naar de bar en de rokersruimte.

Op zondagmorgen, na het wakker worden waren de bergen verdwenen. Alleen maar wolken en nevel. Maar niet getreurd wij reden met onze Alvisen, en andere niet bij naam te noemen voertuigen, naar de Olympische skischans in Garmisch. We hadden een



Am Abend dann das Gala Dinner. Alle noch hübscher und noch feiner hergerichtet, eine der Damen mit roten hohen Schuhen und einem rotem Kleid, oder einer der Herren mit einem Anzug aus den 20ern mit Fliege (die konnte sogar der Schwerkraft folgend fliegen). Ein interessanter Abend mit einem tollen Abendessen bestehend aus Sülze, Hirschbraten und zum Dessert einem Marillenknödeleis. Und ihr ahnt es schon, wieder viel zu gut und zu reichlich. Ein wirklich gelungener Abend mit einem sehr gemütlichem Beisammensein mit vielen Gesprächen. Und wie bereits üblich, danach die Bar und die Raucherecke.

Am Sonntagmorgen nach dem Aufwachen waren die Berge verschwunden. Alles war voller Wolken und Dunst. Aber wir verzagten nicht und fuhren mit unseren Alvis Fahrzeugen und Fehlfarben zur Olympiaschanze nach Garmisch.

Wir erlebten eine sehr nette und freundliche Schanzenfürerin, die wirklich alle Details der Schanzen Tourneen und Springer kannte und uns detailliert über die Olympiaschanze und die 4-Schanzen-Tournee aufklärte. Danach ging es dann los, über 1000 Stufen bis zum höchsten Punkt der Schanze, ohne Aufzug natürlich! Fast alle sind diesen beschwerlichen Weg gegangen und wurden mit einer tollen Aussicht über Garmisch-Partenkirchen belohnt. Wenige Regentropfen haben unsere Begeisterung für dieses Bauwerk nicht getrübt.





Nach dem Essen im nahegelegenen Olympiahauus fuhren wir dann verspätet weiter zum Walchensee Kraftwerk. Leider hatten sich hier einige Teilnehmer schon verabschieden müssen und die Heimreise antreten.  
Am Walchensee Kraftwerk angekommen sahen wir die interessante Technologie eines Hochdruck-Speicherkraftwerkes aus dem Jahre 1924, das bis heute eines der größten seiner Art in Deutschland ist.



vriendelijke en zeer deskundige gids die werkelijk elk detail kende, zowel van de skischans als van de deelnemers aan het 4-Schanzen-Tournee. Daarna begon de tocht naar de top van de schans, meer dan 1000 treden (geen lift!). Bijna alle deelnemers zijn boven aangekomen en werden daar beloond met een prachtig uitzicht over Garmisch-Partenkirchen. Ondanks een paar regendruppels blijft het een indrukwekkend bouwwerk. Na de lunch in het nabijgelegen Olympia huis vertrokken we naar het Walchenseekraftwerk. Helaas moesten hier enige deelnemers, die een lange thuisreis voor de boeg hadden, afscheid nemen. Bij Walchenseekraftwerk hebben we de indrukwekkende technologie van de uit 1924 stammende Hydro elektrische elektriciteitscentrale bewonderd, nog steeds een van de grootste in zijn soort in Duitsland. Ik had een middel om de witte zijranden van banden schoon te maken en weer te laten stralen. Voor dit product bestond grote belangstelling en iedereen wilde naam van het product en de producent weten. Ik leek wel een marktkoopman. Helaas moesten ook hier weer deelnemers afhaken. Van Walchensee, gingen we naar Oberammergau om ijs te eten en daarna terug naar het hotel. 's Avond in de 'Berghütte' werden we weer uitstekend verzorgd en hebben we geleerd dat er meerdere wegen naar Rome leiden. In de bar hebben we vervolgens, onder het genot van gin-tonic, wijn en whisky, onze discussies voortgezet.



Einen Weißwandreifen Straßenverkäufer konnten wir an der Durchführung seiner Aktivitäten sofort stoppen, obwohl von allen ein sehr reges Interesse bestand und die Adresse des Herstellers mehrfach ab fotografiert wurde. Auch von hier mussten leider wieder einige Freunde nach Hause fahren. Vom Walchensee ging es

dann über Oberammergau zum Eis essen und danach zurück zum Hotel. Abends in der Berghütte wurden wir wieder hervorragend verköstigt und haben gelernt, dass man sich im wahren Leben „Immer eine zweite Meinung einholen muss“. In der Bar haben wir dann bei Gin Tonic, Wein und Whisky aus der Karte (unten rechts) dieses Thema und weitere noch etwas vertieft. Irgendwann war auch dieser Abend zu Ende und alle wieder erschöpft ins Bett gefallen. Am Montag mussten dann auch die Verbliebenen auschecken und wieder in die Heimat zurück fahren, allerdings mit der klaren Absicht an der Crossing Borders 12 in Lüneburg 2019 wieder teilzunehmen. Crossing Borders ist nicht einfach nur ein Markentreffen, oder eine Oldtimer Ausfahrt. Für uns ist es etwas Besonderes gewesen. Hier treffen sich Menschen, aus denen Freunde geworden sind, die Neulinge sofort integrieren. Es hat bei diesem Treffen die sonst üblichen Grüppchen zum Glück nicht gegeben.



Ich haben viel Neues über die Marke Alvis gelernt, unter anderem, dass es in der Schweiz noch ein komplett funktionstüchtiges Getriebe für meinen TC21/100 gibt. Es hat wirklich alles gestimmt, nur nette und großartige Menschen. Ganz besonders möchte ich an dieser Stelle noch die Organisation hervorheben, Anton im Backoffice und Manfred zusammen mit Christa im Frontoffice. Ihr habt einen Super Job gemacht, angefangen von der Auswahl des Hotels, über die Organisation des Roadbooks mit den Touren, bis zu den ganzen Details, die man erst im



En dan komt er ook een einde aan deze avond waarna iedereen moe maar voldaan zijn bed opzoekt. Op maandag keerden ook de laatste deelnemers huiswaarts echter met het vaste voornemen volgend jaar, bij Crossing Borders 12 in Lüneburg, weer aanwezig te zijn. Crossing Borders is niet alleen maar een bijeenkomst van bezitters van een Alvis of een Oldtimer. Voor ons was het iets bijzonders. De mensen die we hier hebben ontmoet zijn vrienden geworden, en wij als nieuwkomers zijn direct in het grote geheel opgenomen. Bij deze bijeenkomst vormen de deelnemers een grote familie en niet, als zo vaak, allerlei kleine groepjes. Ik heb veel informatie over het merk Alvis opgedaan, onder andere dat in Zwitserland nog een in goede staat verkerende versnellingsbak voor mijn TC21/100 beschikbaar was. Het was een fantastische bijeenkomst met alleen maar gezellige en aardige mensen. In het bijzonder wil ik de organisatie even noemen, Anton in het back-office en Manfred samen met Christa in het front office. Jullie hebben fantastisch werk verricht, de keuze van het hotel, het Roadbook en al de details die je niet direct ziet. Onze welgemeende dank. Heb ik iets vergeten? Natuurlijk. Wie er niet bij is geweest moet in elk geval volgend jaar deelnemen. Geloof me, deelnemen aan dit evenement is de moeite waard! Last but not least, ook dank aan het service team. Renate en ik hebben het voornemen in 2019 aan Crossing Borders 12 deel te nemen, hopelijk met onze Alvis. Met vriendelijke groet

Peter en Renate

Nachhinein feststellt. Dafür ganz herzlichen Dank. Habe ich etwas vergessen? Sicherlich. Aber nicht schlimm, es geht ja weiter. Wer nicht dabei war sollte auf jeden Fall nächstes Jahr dabei sein. Glaubt mir, es lohnt sich bei diesem Treffen dabei zu sein. Last, not least, auch dem Serviceteam „Mechanic and Service“ ein Danke für die Unterstützung. Renate und ich werden 2019 wieder dabei sein, dann hoffentlich mit unserem Alvis. Mit besten Grüßen

Peter und Renate



# Veer vooras vervangen

## in de Alvis TF 21

door Hans van der Meijden

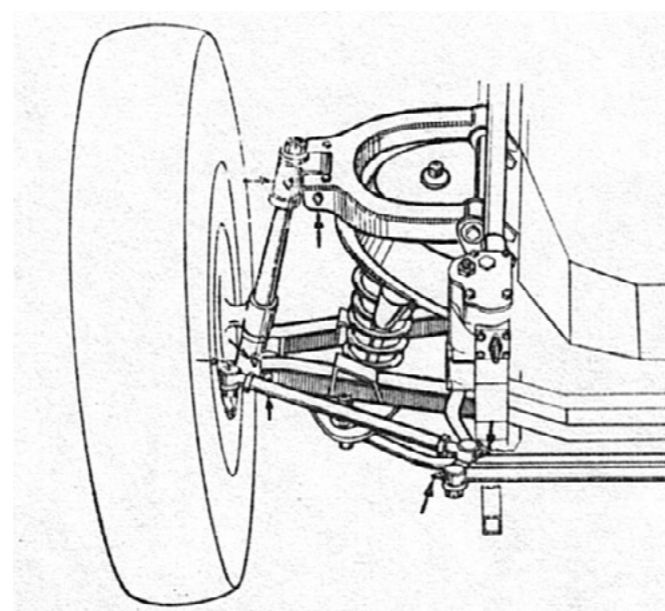
**In Triangel nr.108 van April 2017 schreef ik al eens over het vervangen van de rubbers in de voorwiel ophanging van de Alvis TF 21 DHC.**

Een klus waarvoor ik toen Ab van Egmond gevraagd heb om te klaren. Toen we net op weg waren naar de Eagle Rally hoorden we bij de 2e drempel die we misschien wel iets te hard namen een enorme knal rechts voor. Veer gebroken. Toen maar snel de auto omgeruild voor de Volvo kattenrug, waar ik overigens ook al eens een veer heb moeten vervangen. Leve de drempels. Een ritje naar de supermarkt en je hebt er al 34 genomen.

De Alvis kon niet meer rijden. Dus besloot ik de reparatie zelf uit te gaan voeren. Maar dan wel ook de rubbers van de onderste draagarmen en de schokbrekers te vervangen. Natuurlijk moet dan ook de linkerkant meegenomen worden. Snel de benodigde onderdelen bij Chris Prince besteld en aan het werk. Beginnen met het losmaken van de antiroll bar en de stuurkogels van de track rods. Vervolgens de schokbrekers. Een van de bovenste bevestigingsmoeren zat zo vast dat er een moerensplijter aan te pas moest komen. De eerste keer dat ik dat ding met succes gebruikt heb. Daarna de vier moeren waarmee de schokbreker vast zit aan de onderkant. De moeren blijken een BSW sleutel nodig te hebben. De gewone Engelse maten of metrisch passen net niet. Helaas braken 2 van 8 bouten spontaan af. Een probleem voor later. Vervolgens de remklauwen gedemonteerd en de kasteel-

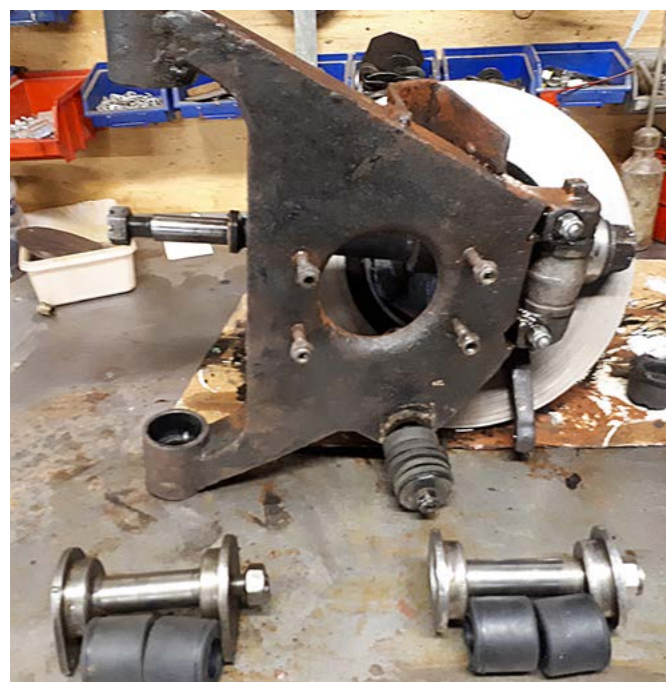


De oude gebroken veer en een nieuwe.



moeren van de fusee losgemaakt. Nu kon de naaf met remschijf verwijderd worden en was de veer bereikbaar. Met behulp van een van Hans Noordhoek geleende spanner kon ik de restanten van de veer er uit krijgen. Na een blik geworpen te hebben op de nieuwe veren sloeg de twijfel toe. Hoe moest ik die er in vredesnaam in krijgen, maar ja eerst maar eens concentreren op de rubbers van de onderste triangel. De oude rubbers zaten muurvast. Hans Noordhoek had een gouden tip de gasbrander erop en de rubber verbranden. Tuinslang erbij met brandblusser en branden maar en ja hoor de boel kon gedemonteerd worden zonder de werkplaats af te branden.

De onderste triangel gezien vanaf de onderzijde met de nieuwe rubbers.



Zo kan het dus niet.

Maar nu de nieuwe rubbers erin die heel stug zijn en eigenlijk samengedrukt moeten worden om ze op hun plaats te krijgen. Bovendien moeten de assen er dan ook nog door, hiervoor zijn een reeks van gereedschappen nodig en heel veel geduld. Na twee dagen prutsen en schelden op de constructie en natuurlijk op eigen onkunde zaten ze er eindelijk in.

Maar nu de veer. Drie soorten spangereedschap geleend en geen ervan bleek bruikbaar of levensgevaarlijk. Na weer een dag van geklungel maar weer met Ab gebeld. Hij was gelukkig bereid om de auto met de trailer op te komen halen. Omdat hij dan wel op zijn wielen moet kunnen staan moest ik voorlopig op de plaats van de oude gebroken veer een blok hout plaatsen en alle los gehaalde onderdelen weer terug monteren. Wat fijn dat we Ab in de club hebben die je uiteindelijk weer uit de brand kan helpen. Ik was natuurlijk wel benieuwd hoe Ab de veren erin kreeg. Op mijn manier bleek het ook echt onmogelijk. De veren kunnen alleen compleet met de onderste draagarm opgespannen worden. Daarna kan pas de draagarm op zijn plaats gezet worden en dan de rubbers erin en de fusees monteren. Klinkt eenvoudig maar ook voor Ab ruim een dag werk inclusief de linkerkant.

Mijn advies voor andere amateurs: begin er niet aan.



## DEPOT FOR SCOTLAND

Write, Call or  
'Phone Douglas  
4525-6

FULL DETAILS AND  
DEMONSTRATIONS OF  
ANY ALVIS 1934 MODEL  
AT ANY TIME OR PLACE

Prompt attention given to  
private & trade enquiries

### JAMES H. GALT, LTD.,

52, WOODLANDS ROAD,  
GLASGOW, C.3.





**De tentoonstelling 100 jaar Alvis in het Louwman museum in Den Haag gaat zoals het nu is ingepland, plaats vinden in de overgang van 2019 op 2020, van half december tot en met eind januari.**

Dit vanwege de data van oprichting van het merk Alvis in 1919, en de datum van aflevering van de eerste Alvis auto in 1920. Nog ver weg zou je denken, gelukkig is dat ook zo, maar tegelijkertijd ook weer dichtbij in de planning van een groot museum. Ab van Egmond en André Hillebrand zijn al druk in bespreking met de directie van het museum, en zij blijven het aanspreekpunt tussen museum en de AOCN.

Om jullie alvast een beetje in de stemming te laten komen volgt hier een stukje over de architectuur van het gebouw en de geschiedenis van het Louwman museum, welke de Alvis Owner Club Nederland hartelijk wil ontvangen voor een grootse jubileum tentoonstelling over het merk Alvis. Velen van jullie zullen het museum al één of meerdere keren bezocht hebben, maar misschien meer naar de auto's dan naar het gebouw hebben gekeken.

In overleg met de directie en PR medewerkers van het Louwman museum zal een keuze uit het bestand aan Alvis auto's binnen de AOCN gemaakt worden, eventueel aangevuld met enkele auto's van buiten de club die gezamenlijk een totaalbeeld van de Alvis geschiedenis gaan vormen. Zodra de voorlopige keuze gemaakt is zullen leden benaderd worden of zij bereid zijn hun Alvis voor de tentoonstelling beschikbaar te stellen, daarna zal

informatie over de betreffende auto's worden verzameld voor de brochure van het museum.

### Het gebouw

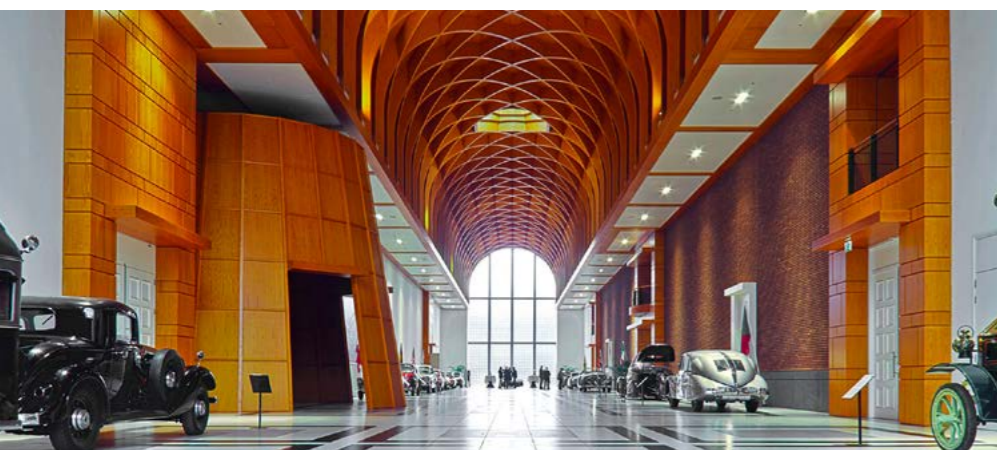
Het Louwman Museum is ontworpen door de bekende Amerikaanse architect Michael Graves, welke in maart 2015 op 80 jarige leeftijd in zijn woonplaats Princeton is overleden. Graves is vooral bekend vanwege zijn post-moderne werk, en hij was lid van de New York Five. Deze groep, met verder onder andere Richard Meyer en Peter Eisenman, stond eind jaren 60 een terugkeer naar het klassieke modernisme van begin twintigste eeuw voor. Alle vijf ontwikkelden uiteindelijk een geheel verschillende stijl. Graves maakte zich voorzichtig los via een door architect Leon Krier beïnvloede fase waarin zijn werk een theater karakter kreeg. Graves is onderscheiden met verschillende prijzen, waaronder de AIA Gold Medal. Naast architect was Graves een verdienstelijk vormgever met o.a. zijn ontwerp van het iconische keteltje voor Alessi.

Pauwert Architectuur was de Nederlandse uitvoerend architect, die het ontwerp in overeenstemming heeft gebracht met de Nederlandse regelgeving, en de technische uitwerking heeft verzorgd.

Op 3 juli 2010 werd de nieuwbouw van het Louwman Museum in Den Haag geopend door koningin Beatrix. Het gebouw heeft drie etages en ruim 10.000 m<sup>2</sup> expositieruimte.

De route door het museum start vanaf de grote hal op de begane grond via een lift op de hoogste verdieping met de oudste voertuigen zoals paardenkoetsen en de eerste auto's, je daalt via een route door de tijd naar het heden per verdieping naar de begane grond met o.a. de fameuze Spyker collectie. Het enige Alvis voorwerp in de Louwman collectie is een Alvis radiateurpomp met Haas mascotte in de vitrine op de begane grond.

De hal van 90 meter lang op de begane grond is ruim en hoog, waarbij de nadruk ligt op de architectuur. Deze hal is de toplocatie waar de Alvis tentoonstelling plaats gaat vinden.



alleen als speciale expositieruimte, maar is geplaatst in de richting van een reeds bestaande bomenlaan, hetgeen het gebouw verbindt met het landschap.

*Michael Graves*

*Michael Graves and Associates, Princeton, New Jersey, USA*

**Hieronder volgt de uitleg van de architect zelf over het ontwerp van het museum.**

### ARCHITECT GRAVES: 'IK BEN TROTS ÉN DANKBAAR'

*Den Haag, 2 juli 2010*

Wij zijn er erg trots op meegewerkt te hebben aan het ontwerp van het Louwman Museum. Voor een architect behoort het ontwerpen van een museum tot de meest dankbare opdrachten, omdat musea bijdragen aan de culturele historie en de gezamenlijke beleving van het publiek.

Bij het ontwerp van het Louwman Museum zijn wij in hoge mate geïnspireerd door de historische en fysieke context en hebben wij ernaar gestreefd om het nieuwe museum zijn eigen identiteit in de omgeving mee te geven.

#### De locatie

In een prachtig park naast het paleis van de koningin, een woonwijk en een historische indoor tennisbaan is het omringd door een gracht en een zorgvuldig uitgedachte landschapsarchitectuur. Daarmee wordt het afgescheiden van de omliggende bebouwing.

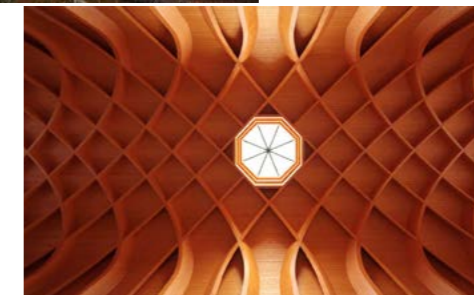
Het museumgebouw herbergt een grote ruimte voor het tonen van de uitzonderlijk mooie collectie historische automobielen van Evert Louwman, terwijl dit gebouw niettemin in harmonie is met de meer kleinschalige en historisch gevoelige architectonische context.

De Great Hall, met zijn enorme, uit hout geconstrueerde gewelf, creëert een oost - west - ruggengraat door het gebouw, die de hoge expositieruimten onderscheidt van de kleinere openbare ruimten bij de hoofdingang, zoals de museumwinkel en de toegang tot de theaterzaal.

Met de steile puntaken, typerend voor de Nederlandse architectuur, doet dit gedeelte van het museum aan de buitenzijde denken aan een koetshuis, waardoor het totale beeld kleinschaliger wordt en aldus op sympathieke wijze harmonieert met gebouwen in de omgeving.

In het ontwerp is gebruikgemaakt van zowel moderne details als karakteristieke Hollandse elementen.

De bakstenen in de gevels zijn in een speciaal weefpatroon gemetseld, waardoor een spanningsveld ontstaat met de overige, meer ingetogen oppervlakten. Het wordt gecomplementeerd door hardstenen details en leistenen dakbedekking. Een achthoekig paviljoen aan de achterzijde dient niet



Landschapsarchitect Lodewijk Baljon ontwierp de inrichting van het park rondom het gebouw.

Evert Louwman is de broer van Jan Louwman, de eigenaar van Dierenpark Wassenaar, dat in 1985 gesloten werd.

Aan weerszijden van het entreehek van de diertuin stonden twee pilaren met hierop twee leeuwen.

Deze leeuwen staan nu bij de entree van het museum.

### Geschiedenis

De verzameling van ruim tweehonderdvijftig auto's is vanaf 1934 bijeengebracht door twee generaties van de familie Louwman. De collectie begon in 1934 met de aanschaf van een 20-jarige Dodge door Dodge-importeur Pieter Louwman, de vader van de huidige eigenaar.

In 1969 werd de collectie van Geerlig Riemer, in 1930 oprichter van het Instituut voor den Autohandel en het Automuseum uit Driebergen-Rijsenburg, overgenomen.



### Nationaal Automobiel Museum

De huidige eigenaar van de collectie is Evert Louwman, de Nederlandse importeur van Lexus, Toyota en Suzuki.

Hij verhuisde de collectie in 1969 naar Leidschendam waar hij het Nationaal Automobiel Museum opende.

In 1981 verhuisde de collectie naar een nieuwe locatie op het terrein van importeur Louwman & Parqui in Raamsdonksveer. Op 18 april 2003 werd de naam Louwman Collection aangenomen.

We houden jullie op de hoogte, André Hillebrand.



# Een 'Mannenrit' door Nederland en België

Max & Klaus Paleit

**Op zaterdag 28 juli om 12.00 uur zijn we met onze Jaguar XK 120 uit 1952, via binnenwegen naar Nederland vertrokken. Eigenlijk wilden we met onze Alvis Speed 20 SB gaan, maar 30 - 35 graden Celsius is niet zo goed voor onze Alvis.**

Rond 17.00 uur arriveerden we bij Hubert Kranz in Straelen, waar we restauraties van Riley en Alvis hebben bezichtigd. Tegen 19.00 uur passeerden we de grens om in Nederland een camping te zoeken. In Oostrum vonden we een geschikte camping waar we als 'niet-campers' voor de eerste keer onze tent moesten opzetten.

Na het opzetten van onze tent reden we naar Venray om daar iets te doen voor de inwendige mens. Op de terugweg naar onze tent merkte mijn zoon Max dat er een ongebruikelijke geur in onze auto hing en dat de ampèremeter 25 ampère aangaf. Het laadstroomlampje lichtte fel rood op. 300 meter voor de camping verbood Max mij om verder te rijden en onder een straatlantaarn zijn we gestopt om eens onder de motorkap te kijken. Nadat we bijna onze vingers aan de spanningsregelaar hadden verbrand en er een zekering was gesprongen zijn we met stadslicht naar de camping gereden. Het was inmiddels 23.30 uur en vader en zoon hebben voor het slapen gaan nog een glas wijn gedronken.



De volgende ochtend gingen we naar Helmond om Anton en Ellie te bezoeken. Na het parkeren van onze Jaguar XK 120 in de hal van Anton vroeg ik hem om de dynamo te controleren. Conclusie, geen laadstroom! Dynamo defect. Nu hadden we twee mogelijkheden:

- breng de auto naar huis of
  - koop een gelijkrichter en laad de batterij elke nacht op.
- Na deze teleurstelling hebben we 's avonds bij Ellie en Anton heerlijk gegeten. Nogmaals bedankt. Op maandagochtend heeft Anton contact opgenomen met Garage Rolf Ander, een specialist in klassieke Jaguars in Helmond, die heeft onze stroomloze auto doorgemeten. Nadat we zonder resultaat drie gebruikte dynamo's hadden geprobeerd reden Anton en Max naar Eindhoven om bij de Bosch-service de dynamo's te laten testen. Het resultaat: twee van de drie dynamo's waren defect. Na inbouw van de werkende dynamo bleef, ondanks dat er output was, de ampèremeter op nul en de laadstroomlamp aan! Daarna hebben Anton en Max de spanningsregelaar vervangen, zonder resultaat.

# "Mann" nennt es auch "Männertour"

**Start: Samstag den 28.07 um 12 Uhr starteten wir mit unserem Jaguar XK 120, Baujahr 1952, in Richtung Niederlande über kleine verschlafene Straßen. Ursprünglich wollten wir mit unserem Alvis Speed 20 SB fahren, aber die Wetterlage mit 30 - 35 Grad Celsius, hätte unserem Alvis bestimmt nicht gut getan.**

Gegen 17 Uhr wurde ein Zwischenstopp bei Hubert Kranz in Straelen gemacht, wo wir uns einige Restaurationsobjekte von der Marke Riley und Alvis anschauten.

Gegen 19 Uhr ging es über die Grenze in die Niederlande, um nach einem Zeltplatz Ausschau zu halten. In Oostrum wurden wir fündig und packten erstmals unser Zelt an einen See aus, was für uns als Nichtcamper besonders spaßig war.

Nach erfolgreichem Aufbau des Familienzelttes, fuhren wir nach Venray um dort etwas für unser leibliches Wohl zu tun. Auf der Rückfahrt zu unserem Zelt stellte mein lieber Sohn Max fest, dass es in unserem Auto ungewöhnlich roch, und dass das Amperemeter zwischendurch auf 25 Amp. hochschlug, auch die Ignition-Lampe wollte nicht mehr aufhören zu leuchten. 300 m vor dem Zeltplatz,

verbot mir mein Max weiterzufahren und wir hielten unter einer Straßenlampe an, um unter der Motorhaube nach dem Rechten zu sehen. Nachdem wir uns an dem Regler fast die Finger verbrannt haben und eine Sicherung durchgebrannt war, untersagte mir Max mit Scheinwerferlicht zum Zelt zu fahren. Es war mittlerweile 23.30 Uhr. Dort angekommen genehmigten sich Vater und Sohn ein Glas Wein.

Am nächsten Vormittag ging es Richtung Helmond, um Anton und Elli zu besuchen. Nachdem wir unseren Jaguar XK 120 bei Anton in seiner Halle abgestellt haben, bat ich ihn die Lichtmaschine zu messen. Das Ergebnis war, dass der Gleichstromgenerator seine Arbeit aufgegeben hatte. Nun gab es zwei Möglichkeiten:

- das Auto nach Hause zu bringen oder
  - ein Ladegerät zu kaufen und jeden Abend die Batterie zu laden.
- Nach dieser Niederlage aßen und tranken wir am Abend mit Elli und Anton vom aller Feinsten. Nochmals vielen Dank.

Morgens hatte Anton Kontakt zu einem Jaguar Spezialisten in Helmond aufgenommen, dem unseren stromlosen Wagen vorführt wurde. Nachdem dort drei verschiedene



Lichtmaschinen getauscht wurden und das Ergebnis immer noch stromlos war, fuhren Anton und Max umgehend nach Eindhoven zum Boschdienst, um die Generatoren zu testen.

Das Ergebnis; zwei von drei Generatoren waren kernschrott. Nach Einbau des funktionierenden Generators, gab es zwar Strom von der Lima aber die Zündleuchte leuchtete immer fröhlich weiter und das Amperemeter zeigte eine große 0.

Nun wechselten Anton und Max den Regler. Erfolg gleich NULL.

Maandagavond om 17.00 uur 220 km teruggedreden naar Bad Rothenfelde om daar van auto te wisselen. Om + 20.00 uur waren we weer in onze woonplaats Bad Rothenfelde.

Ter informatie: je kunt zonder dynamo, maar met een driekwart volle batterij toch nog thuiskomen!

De volgende dag zijn we om 6.00 uur met onze Austin Healey 100/4 naar België vertrokken waar we Serge van Havre hebben bezocht. Daarna over binnenwegen naar Nederland.

Via Antwerpen richting Bergen op Zoom en dan over de Oesterdam naar Tholen. Van daar naar Duiveland, waar we een camping aan het water vonden. Na het opzetten van de tent wilden we wat eten. Met onze nieuwe gasbrander, soep, brood en wijn togen we naar het strand om daar onze maaltijd klaar te maken en tot de ontdekking te komen



dat onze nieuwe gasbrander niet functioneerde. Slecht geluimd ging Max naar de auto om daar 2 dagen oude broodjes en Knoppers te halen om onze grootste honger te stillen.



Ergebnis: um 17 Uhr - 220 km zurück nach Bad Rothenfelde fahren, um dort das Auto zu wechseln. Gegen 20 Uhr in unserer Heimat Bad Rothenfelde angekommen.

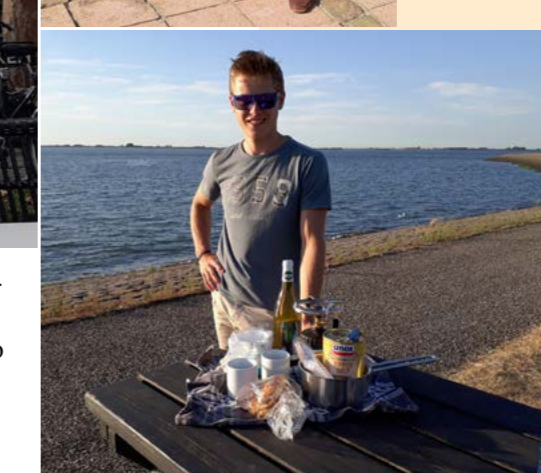
!Zur Information: man kann mit einer dreiviertel vollen Batterie ohne funktionierenden und angeklebte Lima fahren!

Am Tag darauf starteten wir um 6 Uhr mit unserem Austin Healey 100/4 nach Belgien zu Serge van Havre um dort unser Roadbook weiterzuführen. Nach einem Kaffee bei Serge, ging es wieder über kleine Straßen in die Niederlande zurück.



Wir fuhren über Antwerpen Richtung Bergen op Zoom über den Oesterdam nach Tholen. Von dort aus nach Duiveland, wo wir einen Zeltplatz am Wasser fanden. Nach dem Zelt aufstellen freuten wir uns auf eine warme Suppe am Wasser. Stolz trugen wir unseren

neuen Gaskocher mit Suppe, Brot und Wein zum Strand, um dann festzustellen dass der Gaskocher nicht funktionierte. Widerwillig ging Max zum Auto und holte die zwei Tage alten Milchbrötchen und Knoppers, um wenigstens etwas den Magen zu beruhigen.



Mittwoch kämpften wir uns über Haringvlietdam nach Brielle, dort wurde dann ein neuer Gaskocher erworben, um die Hühnersuppe vom Vortag



Woensdag reden we over de Haringvlietdam naar Brielle waar we een nieuwe gasbrander kochten om de daarop de kippensoep van de vorige dag warm te maken. De volgende ochtend hebben we onze tent afgebroken om verder te reizen naar het Louwman Museum in Wassenaar. Onze burens wensten ons een goede reis, die helaas van korte duur zou zijn! Onze reis eindigde bij het verlaten van Brielle.

Diagnose, rechtsachter een vastgelopen rem. Met moeite en pijn hebben we ongeveer 1 km met rokende remmen tot het industriegebied van Brielle gereden. We hadden genoeg gereedschap, maar helaas geen krik om het achterwiel te demonteren. Max had ook niet genoeg kracht om de auto op te tillen. Dus hebben we de Wegewacht gebeld die na ongeveer 2 uur kwam. De aardige heer heeft de auto opgekrikt en het wiel en de remtrommel gedemonteerd. De reden van het vastlopen was een opgezwollen en verstopte remslang. Ik sprong in de auto



zubereiten zu können. Am nächsten Morgen wünschten uns unsere Zeltachbarn eine gute Fahrt, die aber leider nicht lange anhielt. Sie endete nach dem Ortsausgangsschild Brielle.

Diagnose: auf der Schnellstraße - Hydraulik Bremse hinten rechts fest. Wir retteten uns mit rauchender und festsitzender Bremse, ca. 1km in das Industriegebiet von Brielle. Werkzeug hatten wir reichlich dabei, aber leider kein Wagenheber um das Rad hinten abzubauen. Max meinte auch nicht genug Kraft zu haben, um das Auto anzuheben. Somit riefen wir die Wegewacht an, die nach ca. 2 Stunden kam. Der nette Herr, hob den Wagen hinten hoch und wir bauten das Rad und die Bremsstrommel ab. Die Antwort auf die festen Räder hinten, war ein aufgequollener Bremssschlauch, der eine "große Verstopfung" hatte. Ich sprang in das Auto und trat mit ganzer Kraft auf das Bremspedal, wobei sich die Verstopfung löste und der



nette Mann von der Wegewacht, war von oben bis unten voll mit Bremsflüssigkeit. Nach diesem Erfolg hatten wir wieder alles zusammengebaut und die "Karre" entlüftet. Nun ging es weiter nach Rozenburg, von dort aus setzten wir mit der Fähre nach Maassluis über. Gegen 14 Uhr endlich in Den Haag, wo es in das Louwman Museum ging. Die Sammlung von Autos, Bildern und vielen anderen Dingen war überwältigend.

Am Abend ging es dann an der Küste weiter Richtung Zandvoort. Zeltplätze gab es dort gar keine mehr, aber dafür eine riesengroße Kirmes. Somit reisten wir nieder-



en trapte met al mijn kracht op het rempedaal en daarmee was de constipatie verholpen. De aardige ANWB-monteur zat van kop tot teen onder de remvloeistof. Na het verhelpen van het probleem werd alles weer gemonteerd en ontlucht en konden we onze reis voortzetten. In Rozenburg namen we de veerboot naar Maassluis. Om 14.00 uur waren we eindelijk in Wassenaar waar we het Louwman Museum hebben bezocht. De verzameling auto's, foto's en vele andere zaken was overweldigend.

's Avonds zijn we langs de kust richting Zandvoort gereden. Een Camping was niet te vinden wel een hele grote kermis! Een beetje teleurgesteld en met 30 graden Celsius zijn we naar de niet bijzonder aantrekkelijke plaats Sluizen?? gereden en hebben daar onze tent opgezet. Vervolgens zijn we 15 minuten te voet naar het strand gegaan, en hebben bij een mooie zonsondergang in een restaurant op de boulevard heerlijk gegeten ( geen gasbrander nodig gehad).

De volgende ochtend zijn we via Alkmaar naar Enkhuizen gereden, waar we Markerwaarddijk hebben genomen om 's middags via allerlei binnenwegen en met 33 graden in Balk te arriveren. Na het opzetten van onze tent aan de jachthaven waren we behoorlijk dorstig. Met de Healey zijn we naar het centrum van Balk gereden om tot de conclusie te komen dat in alle supermarkten de ijsblokjes waren uitverkocht. Nu hadden we twee warme flessen wijn, maar geen ijsblokjes om ze te koelen. 10 km verder in Lemmer hadden we meer succes. Max kon daar bij 'Jumbo' beslag leggen op de laatste twee ice packs. Terwijl de wijn de juiste temperatuur bereikte zijn wij gaan zwemmen. Daarna, op de gasbrander, een heerlijk soepje warm gemaakt en een glas wijn gedronken en dat alles aan het Slotmeer. Zaterdagochtend hebben we onze spullen ingepakt en zijn via de kortste weg naar huis gereden. We hebben een geweldige week gehad, ondanks verschillende niet geplande stops in Nederland. Maar we komen terug, met onze Alvis Speed 20!

Max & Klaus

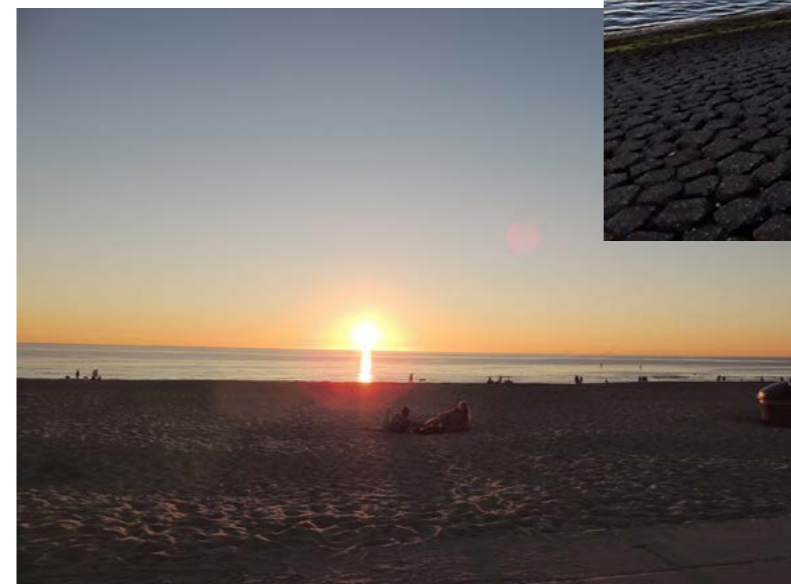
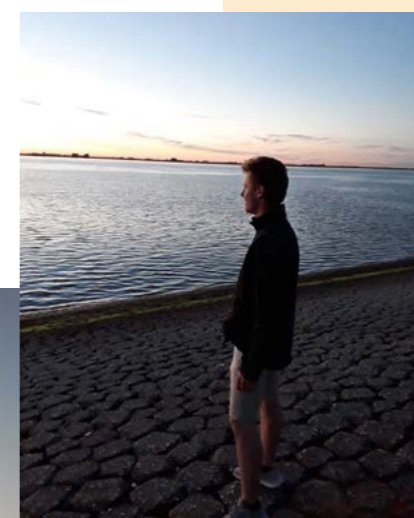


geschlagen bei 30 Grad Celsius weiter in den nicht besonders schönen Ort Sluizen. Dort schlugen wir unser Zelt auf, gingen 15 Minuten zu Fuß zum Strand und hatten an der Promenade ein tolles Essen (im Restaurant ohne Gaskocher) mit Sonnenuntergang.

Am nächsten Morgen ging es über Alkmaar nach Enkhuizen, wo wir den tollen Markerwaarddijk überquerten, um am Nachmittag, nach vielen kleinen Küstenstraßen bei 33 Grad Celsius, im Balk anzukommen. Nachdem wir im Yachthafen unser Zelt aufgebaut hatten, verspürten wir großen Durst nach kühlen Getränken. Schnell sprangen wir in unseren Healey und fuhren in das Zentrum von Balk, um dort dann festzustellen, dass in allen Supermärkten die Eiswürfel ausverkauft waren. Nun waren da zwei warme Flaschen Wein, aber keine Eiswürfel um sie zu kühlen. Dann versuchten wir es 10 km weiter in Lemmer, wo Max die letzten zwei Eisbeutel bei "Jumbo" ergattern konnte. Während der Wein die passende Betriebstemperatur bekam, gingen wir in Balk erst einmal schwimmen. Danach; Gaskocher raus und lecker Suppe mit Wein am Sleattemer Mar. Am Samstagmorgen packten wir unsere sieben Sachen und fuhren auf direktem Wege nach Hause.

Wir hatten eine tolle Woche, trotz mehrerer nicht geplanter Stops in den Niederlanden. Aber, wir kommen wieder, mit unserem Alvis Speed 20.

Max & Klaus



# Verslag van de "Alvis Eagle Riley"

12 augustus 2018

**Waren op de vorige editie van de Eagle Rally Els Francke en de secretaris met eega aanwezig, dit keer was de Riley Club Holland met drie auto's en acht personen vertegenwoordigd.**

Els, Theo, Ed en Anneke reden in de RMD, voor Els weer even terug in de tijd. Verder waren aanwezig Paul van der Sman met zijn vader en Orly en Menno, beiden in hun RMF.

Van de AOCN waren er zo'n twaalf prachtige oldtimers aanwezig en nog een enkele 'exoot'. De harde kern van deze club leek dus ondanks de redelijke gevorderde gemiddelde leeftijd toch net iets groter te zijn dan die van onze RCH!

Redacteur en medeorganisator Hans van Tongeren dirigeerde de diverse leden naar een speciale parkeerplaats en er volgde een hartelijke kennismakingsronde. Na ons vergaapt te hebben aan de diverse schitterende ALVIS exemplaren konden we ons op het terras van Hotel Landgoed Avegoor te Ellecom nestelen en genieten van een lekker kopje koffie, cappuccino en dergelijke vergezeld van een heerlijk stuk appeltaart of cheesecake. Voorzitter Anton Brouwers heette alle aanwezigen welkom en legde kort uit hoe de samenwerking tussen AOCN en RCH gestalte gekregen had met de aanwezigheid van genoemde

leden met partners als resultaat. De route werd ingeleid door Hans van Tongeren die aangaf dat het prachtig verzorgde route boekje met daarin onder anderen twee zakdoekjes met opdruk EAGLE RILEY voornamelijk door zijn vrouw Frederike was vervaardigd. Ook op de voorpagina was te lezen 'Alvis Eagle Riley' met beide logo's van de clubs. Er was dus echt werk van gemaakt!

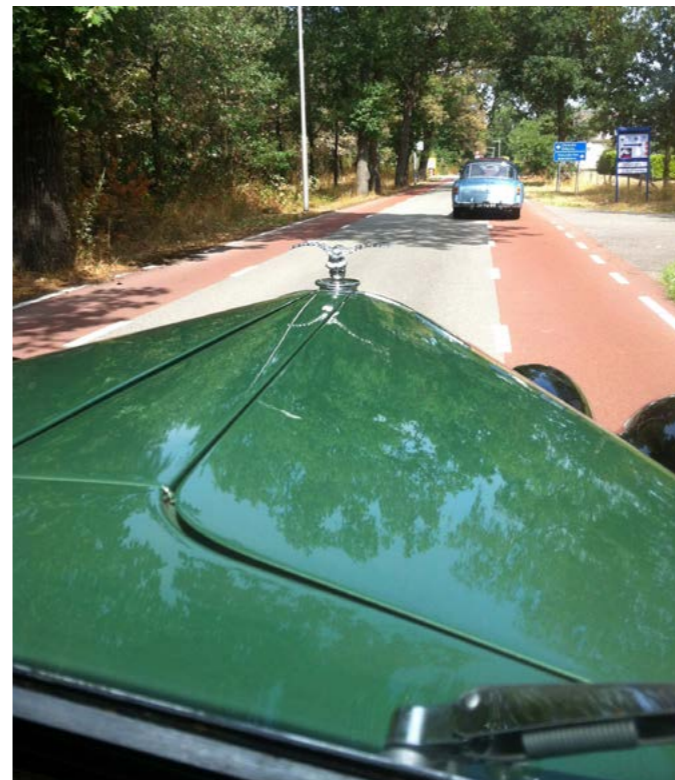
*zoals beleefd door Menno von Brucken Fock, secretaris van de Riley Club Holland*



Saillant detail: de 'hoffotograaf' van de AOCN en zijn broer hadden 'autopech' en konden pas op het eind van het programma aanhaken en uw secretaris was zo snugger om zijn fototas thuis te laten staan, het was dus 'behelpen' met foto's van de diverse mobiele telefoons...

In kolonne werd in een zeer rustig tempo over allerlei prachtige weggetjes gereden waarbij pittoreske dorpen als De Steeg en Rozendaal werden aangedaan. Zo namen we zelfs haarspeldbochten in de heuvelachtige buitenvijken van Arnhem en werd de route vervolgd richting Hoenderloo. Daar reden we via Oosterhuizen, Oeken, Brummen en Leuvenheim naar onze eindbestemming: De Harmonie in Laag Soeren. De route was ongeveer 85 km lang en rond de klok van 2 arriveerden de eerste auto's in Laag Soeren. Nagenieten op het terras om vervolgens een apart voor ons gereserveerde ruimte binnen te gaan waar een uitstekend koud en warm buffet werd geserveerd. Anton leidde Menno in zodat

*Uitzicht vanuit Riley RMF naar Alvis TC 108G*



hij namens de RCH zijn oprechte dank voor de genoten gastvrijheid, de fraaie route en voor deze prachtige dag als geheel namens onze club kon overbrengen. Aanwezig werden van harte uitgenodigd om de Najaarsrit van de RCH te komen bezoeken op 30 september a.s. in Almelo en omgeving.

Het programma was zodanig uitgekend dat na zo'n late en rijk gevulde lunch iedereen verzadigd huiswaarts kon gaan en zelfs zij die van ver kwamen konden voor 19.30 uur thuis zijn. Een goed gekozen formule, zo bleek.

Conclusie: ik sluit me geheel aan bij de woorden van Ed: het was top: leuke mensen, mooie auto's!

Menno von Brucken Fock



# EAGLE RALLY

ALVIS

## HET PIEPERTJE

door Martin Aldering

**De blauwe Alvis staat klaar voor een ritje op 12 augustus maar ... er ontbreekt nog een piepertje op de richtingaanwijzerknop.**

Tot voor kort hoorden we de clignoteur gewoon klikken maar of het nu aan de uitlaat, de rammelende plaatwerk-delen of onze leeftijd ligt, we horen het niet meer. Eerst maar eens het P-contact zoeken en warempel dat is niet moeilijk. Vervolgens het schakelcontact voor zowel links als rechts. Bij de gemonteerde schakelaar blijft het piepertje aan en dat is niet de bedoeling.

Zondagmorgen bijtijds uit de veren, ontbijtje, zakje met meetlatjes, loep en nog wat spulletjes nodig om te navigeren. Mooi binnendoor naar Hotel Avegoor in Ellecom. We zijn ruim op tijd en treffen daar een groot aantal Alvissen en Riley's in diverse smaken en kleuren. Eerst maar eens koffie en iets lekkers. Vervolgens worden de hobby's bekeken en gekeurd. We krijgen het routeboek gemaakt door Hans en Frederike en gaan op pad. Van De Steeg naar Rozendaal en Arnhem, via Deelen naar Hoenderloo waar wij een lekker terras genomen hebben. Vervolgens via Brummen naar Laag Soeren waar ons een heerlijke lunch wachtte.

Mij valt het op dat de familie Van Tongeren een belangrijke bijdrage levert aan onze club en zoals in bijna alle clubs komt het op een beperkt aantal vaandeldragers of voorrijders aan. Ik wil afsluiten met een driewerf HOERA voor de organisatie.

En hoe gaat het met het Piepertje? Nou, goed. Nu kunnen ALLE verkeersdeelnemers horen dat Martin en José Aldering links of rechts afslaan.



# Hoe een Alvis zich verslikt ...

ALVIS

## Eagle Rally - 2018

door Paul van der Velde

**Zondagmorgen 12 augustus, het is een stralende dag. De zoveelste op rij van de mooie zomerse en (soms t ) warme dagen van dit jaar. De TB21 snort plezierig op weg naar Landgoed-hotel Avegoor in Ellecom, waar broer Martin en ik ons gaan aansluiten bij de Eagle Rally, waar ook leden van de Riley Club aan deelnemen. De helft van de deelnemers was gisteren al ter plekke en heeft dus al een ontspannen zaterdag-avond achter de rug.**

Wij kiezen de route lekker binnendoor, via Elst, Rhenen, Wageningen, Arnhem en dan omhoog richting Dieren. De benzine-meter is al wat aan het zakken en als dat begint dan gaat de wijzer snel naar beneden, dus vinden wij het wel een goed plan om te gaan tanken zodat wij later ook zonder problemen de toerit uit kunnen rijden. V or Rhenen is een BP station, weten wij, dus ik stop bij de "Euro 95" pomp, maar bedenk dat ik het flesje met de benzinetoevoeging niet bij me heb. De hele kofferruimte had ik leeggeruimd om de rubber mat er uit te kunnen halen, wat overigens niet gelukt is (hierover later meer). Dan kan je maar beter "Ultimate" tanken, zegt Martin, is wat beter voor de motor. Dat is de pomp achter mij dus ik steek weer terug naar deze pomp en vul de tank, met de nozzle half ingeknepen zodat het langzaam de vulpijp in loopt, anders slaat het terug (de moderne brandstoffen schuimen nogal bij het vullen, zodat de pomp afslaat als de vloeistof omhoog komt en niet overstroomt).

Wij vervolgen de weg door Rhenen heen en stormen aan de andere kant omhoog de Grebbeberg op. Dan begint halverwege de helling de motor beroerd te lopen, een paar cilinders doen niet meer mee en het wordt steeds erger! Met moeite bereiken we de top en het lukt nog om de ingang van een parkeerplaats voor Ouwehands Dierenpark in te draaien. Verder komen we niet, we kunnen de Alvis nog in een hoekje aan de kant manoevreren, ondertussen loopt de motor nog wel, maar de uitlaat braakt enorme blauwe rookwolken uit! Motorkap open, wat kan het zijn. Ik trek  en voor  en bougiekabels los en het is duidelijk dat een paar cilinders niet meewerken. Vanuit de parkeerplaats komt een gestadige stroom mensen, die misprijzend naar het tafreel kijken en zich door de rookwolken een weg banen naar het Dierenpark. "Denkt u wel om de CO-uitstoot!" wordt er geroepen. Tja, daar proberen wij juist wat aan te doen. Verdelerkap er af, de contactpuntjes zien er wel raar uit en lijken



scheef op elkaar te sluiten. Dit weten wij weer netjes te krijgen en stellen de contactpuntafstand af. Dat zal het wel wezen. Starten maar ..., niet dus. Niet aan de praat te krijgen! "Wat heb je nou eigenlijk getankt?" vraagt Martin, en met een donkerbruin vermoeden zoeken we de tankbon op. Hier op staat "Ultimate DIESEL" !!!!!? Duizend bommen en granaten! Nooit geweten dat Ultimate ook in diesel bestond! Hier had de TB21 zich toch behoorlijk mee verslikt! De tank zit dus vol met een goeje wat de motor niet lust en dat zal er toch uit moeten.

De Knac hulpdienst wordt gebeld en men belooft een busje te sturen wat speciaal voor deze gevallen is uitgerust. Uurtje wachten ongeveer. Geluk bij ongeluk is 50 meter verderop een hotel-restaurant met terras en heerlijke koffie, zodat het wachten geen straf is. Anton wordt gebeld zodat men niet op ons hoeft te wachten met het starten van de rit.





Binnen 3 kwartier komt het gele ANWB busje (gestuurd door de KNAC) aanrijden en gaat de monteur aan de slag. Van Alvis heeft hij nog nooit gehoord hoewel hij veel sleutelervaring aan klassiekers blijkt te hebben. Hij had gewerkt bij een restauratiebedrijf van top klassiekers waarbij de klanten niet op een paar centen keken. Voor hem bijzonder leuk om een Alvis te zien. Ter zake, de tank wordt leeggepompt via een slang die in de motorruimte aan de benzineleiding wordt gekoppeld. Het duurt nog een behoorlijke tijd voordat de tank leeg is. Daarna worden de nu vette en zwarte bougies goed schoongemaakt en wordt er weer wat benzine in de tank gevuld. De resterende diesel in het brandstofsysteem (o.a. vlotterkamers van de carburateurs) moet er nu nog uit en dit kan alleen door de motor te laten draaien (hij wilde de vlotterkamers niet openmaken omdat hij dan waarschijnlijk de leidingen niet meer lekvrij kon aansluiten). Met veel spuitbussen starthulp, geknal en blauwe rookwolven blijft de motor uiteindelijk zelfstandig lopen. Ondertussen verschijnt er een ober van het naastliggende terras om de hoek om te informeren of die ellende nou op kan houden, het is niet fijn voor zijn klanten. We kunnen gelukkig nu vertrekken naar de dichtstbijzijnde bezinepomp, om de voorraad van de ANWB man en onszelf aan te vullen. De Alvis loopt nog als een krant en ik heb er nog weinig vertrouwen in, waarop de monteur belooft nog een stuk achter ons aan te rijden. Weer de berg over, motor loopt nog steeds slecht. Bij Wageningen wenk ik de monteur dat we naar de kant

gaan, want het klinkt echt niet goed. Na verschillende keren rommelen onder de motorkap en steeds opnieuw starten loopt het dan plotseling weer als een zonnetje! "Wat was het nou" vraag ik. Tja ..., er zaten twee bougiekabels verkeerd om!

Eindelijk weer op weg. De Alvismeute is natuurlijk allang aan het toeren en na contact met Ellie beloven we om bij het eindpunt aan te sluiten. Als wij bij De harmonie in Laag Soeren aankomen worden wij op de parkeerplaats door Anton begroet. Hij biedt ons een set gloeipluggen aan, maar wij hebben toch meer zin in een verfrissing. Wij hebben nog een paar plezierige uurtjes met een heerlijke uitgebreide lunch en leuke gesprekken met o.a. leden van de Riley Club. Hans en Frederike reuze bedankt voor de organisatie, jammer dat wij een deel hebben gemist maar de rit gaan wij nog wel eens over doen.

*P.S. Wat betreft de rubber mat van de kofferruimte, deze moest grondig schoongemaakt in verband met lekkage van een smerig goedje in de achterbak. Deze mat zit vastgelijmd op de houten bodemplaat zodat je de hele bodemplaat er uit moet halen. Dat lukt dus niet. De bodemplaat blijkt groter dan de opening van de kofferklep en hoe je deze ook draait of keert, hij kan er niet uit! Het lijkt alsof de carrosserie om de bodemplaat gebouwd werd!*



De TB21 eindelijk op het eindpunt en bij zijn soortgenoten



# AOCN Indian Run

## verslag van het weekend

### 7,8 en 9 september

Verslag vrijdag/zaterdag:  
Hans van Tongeren

### Vrijdag

**In de loop van de middag arriveerden wij in Molenhoek, waar Anton en Ellie al bij Hotel de Molenhoek aan het uitpakken waren.**

De deelnemers van die dag druppelden binnen en er werden wederom de laatste nieuwtjes uitgewisseld met de nodige consumpties. We hadden met het diner in de eetzaal een eigen afgescheiden gedeelte, wat wel prettig was. Er was een keuze menu samengesteld voor de vrijdag en de zaterdag. Perfect geregeld.



### Zaterdag

Na een overdadig ontbijt, vertrokken wij om 10 uur naar Xanten, door het mooie heuvelachtige landschap van Mook en het Duits grensgebied. Gelukkig kwam iedereen, ondanks verkeerd rijden, afsluitingen en omleidingen onderweg, wel op tijd aan bij het Archeologisch Park Xanten (APX) om daar de Romeinse opgravingen te bekijken en alle constructies van de Romeinse Nederzetting, die daar ooit geweest is. Na weder een uitgebreide lunch in het park, buiten op het terras, vanwege het prachtige weer, hebben we een mooie route terug naar het hotel genomen, met Anton voorop. Het was wel veel lopen, maar een heel interessant bezoek



in Xanten, maar het is daar nog lang niet af. Na het "borrelen", uitrusten, omkleden enz, hebben we prima gegeten en geslapen.

**Op naar zondag, een kasteel bezoek ...**



Het gereconstrueerde badhuis in Xanten. Rechts onder de plattegrond van de Romeinse stad Colonia Ulpia Traiana in de tweede eeuw na Chr.



# AOCN Indian Run Zondag 9 september

**Thuis gekomen van een 2daags Alvis weekend zit ik heerlijk op het terras het verslag over deze laatste dag te schrijven. Ook dit weekend hebben wij geboft met het weer. Vooral vandaag was het zonnig en warm. Ideaal om open te rijden.**



door Ingeborg van der Meijden

Helaas gold dat niet voor ons, want op weg naar de vorige rit nam Hans met de TF 21 DHC een drempel te hard waardoor er een veer is gebroken. Een nieuwe veer monteren lukte hem helaas niet. Gelukkig is er dan Ab die het hopelijk wel voor elkaar krijgt. Nu moesten we (weliswaar met onze gloednieuwe Volvo V60) achter alle mooie Alvissen aan rijden.

De rit ging naar Schloss Moyland, een waterkasteel. Op deze rustige zondagmorgen konden we niet gehinderd door al te veel verkeer, zelfs bijna geen fietsers of motorrijders, in een mooie sliert door de nog slaperige dorpjes rijden.

We konden zonder stress genieten van de landelijke omgeving want het routeboek gebruikten we niet.

We reden gewoon achter Anton aan die de omgeving als zijn broekzak kent.

Aangekomen bij het kasteel besloten we ons bezoek te beperken tot het park. Het kasteel is gebouwd in de 14e eeuw. Aan het einde van de tweede wereldoorlog werd het zwaar beschadigd. In 1990 werd het herbouwd in neogotische stijl. Het is nu een museum. Geen stijlvolle kamers zoals de buitenkant doet vermoeden maar strak en wit met moderne kunst. Helemaal teleurgesteld voegde Jan Maarten, die als enige binnen is geweest, zich weer bij ons gezelschap. Wij waren blij met onze keuze alleen het park te bezoeken. Het park is ook in 1990 weer in de oorspronkelijke staat teruggebracht met lanen en grachten en een

grote kruidentuin met veel uitheemse bomen en planten. In het park staan wat moderne kunstwerken.

In elk geval was het uiteindelijk goed toeven op het terras in het zonnetje. Tegen enen liepen we naar het lunchadres, een mooie herberg, waar we een lekkere maaltijd konden kiezen. En dan was het tijd om afscheid te nemen niet

alleen van elkaar maar ook van een geslaagd Alvis seizoen wat ritten betreft dan, want op 24 november is er nog de High Tea.

Namens alle deelnemers wil ik Manfred en Christa bedanken voor de organisatie en Anton voor het redden van twee verloren schapen en natuurlijk alle deelnemers voor de gezelligheid.



**Alvis Silver Eagle**  
**chassis nr 12668, body nr 2.**  
**Six Light Saloon van Cross & Ellis**  
**Engels kenteken: VJ 8767**

**Gegevens: Alvis Six Light Saloon**  
**Bouwjaar 1936**  
**6 cilinder, 3 carburateurs**  
**2362 cc**  
**Topsnelheid: indrukwekkend!**

**Historie:**  
**18 mei 1936**, geleverd aan Alvis dealer Messrs. Butcher & Son in Ross on Wye.  
**19 mei 1936**, gekocht en geregistreerd op naam van Mrs. Ethel Reda Mary Parker, Oakley Lodge, Cheltenham. Mrs. Ethel Parker was directrice van een meisjeskostschool en heeft er tot 1960 met chauffeur mee gereden. De auto is in onderhoud geweest bij Regent Motors Ltd of Cheltenham.  
**1960**, in een "sale of household" gekocht door een boer, echter die heeft de auto niet op zijn naam geregistreerd.  
**1 oktober 1963**, gekocht en geregistreerd op de naam van Mr. Edward W. Tarling of Cheltenham.  
 Stand miles: 48.682. Uitgebreid onderhoud gedaan, onder andere engine bored, new valve guides and springs, etc.

**1971**, gekocht door Mr. Jim Kennard of Sherborne, Dorset. Niet op zijn naam geregistreerd.  
**13 april 1973**, gekocht en geregistreerd op naam van S.J. Sheppard, Redhill.  
**17 december 1986**, gekocht en geregistreerd op naam van John White, Hardwick Park Farm, Teversal, Sutton in Ashfield.  
**29 april 1988**, gekocht en geregistreerd op naam van R.H. Clayton, N. Wingfield, Chesterfield.  
**15 juni 2015**, gekocht en geregistreerd door Chris de Groot, Nederland. Chris gebruikt de auto voor leuke evenementen, waaronder de Vintage Revival op Zandvoort. Verder is de auto al een keer gebruikt voor een trouwerij.

Deze auto is de "Royal" uitvoering van de Cross & Ellis Six Light Saloon. Op een Alvis clubmeeting in 1989 heeft de heer Clayton de heer Bernard Nield gesproken, die de BLB 795 kende, een van de andere twee "Royal" uitvoeringen. Een brief van deze ontmoeting zit in de file. Verder is de auto uitgevoerd met een Hobson K-S Petrol Telegage.  
 Sinds de Alvis in Nederland is, is de Alvis in onderhoud bij Ab van Egmond.  
 Voor meer informatie:  
 Chris de Groot, +31 6 5184 1301  
 Gisella de Groot, +31 6 5138 3419



Above, the 1937 Bertelli body for the 4.3-litre.  
 Above right, the 1948 Duncan body on the TA14

Above left, a 1946 utility body on a TA14. Facia of the 1951 3-litre roadster, right, and 1959 TD21, left

Above, Graber's TC21 cabriolet 2+2. Right, the stillborn 5.4-litre V8 model from 1968

Left, the facia of the TC21, and right, the 1965 revisions by Graber to grille and headlamps





## Fine Weather—Bad Weather Luggage Accommodation

Three difficult factors to cover but admirably dealt with by this special  
"O.F."

## Convertible Continental Tourer

*(Regd. design patents pending).*

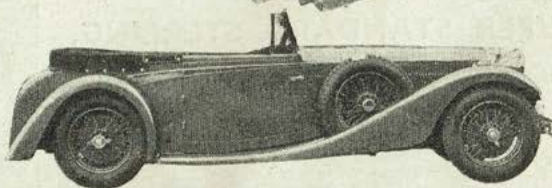
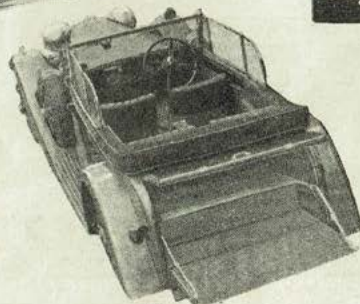
Line and utility are combined to a remarkable degree in this new conception of the dual purpose car, and the many interesting features exclusive to our design are worth inspection.

Really  
Closed



Really  
Open

Real  
Luggage



These bodies, specially constructed by Messrs. Vanden Plas (England) 1923, Ltd., for us, are exclusive to this company and can be inspected on the following high performance chassis:—

- 3½ litre BENTLEY
- 4½ litre LAGONDA
- Speed 20 ALVIS

*(as illustrated).*

Illustrated catalogue with full particulars gladly sent on application.

# OXBORROW & FULLER LTD

11. CURZON STREET MAYFAIR W.1.

*Telephone - Grosvenor 2238*



**Sandd**  
Port betaald  
Port payé



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



Retouradres: A. Hillebrand 1015 GB 33h