

# TRIANGEL

*Power with beauty,*



*Speed with grace*

DECEMBER 2018 **115**



*Fijne Feestdagen en een  
gezond en gelukkig Nieuw Jaar!*



Website: [www.alvisocn.com](http://www.alvisocn.com)

**Voorzitter:** A.C. Brouwers  
Oostende 28, 5702 NP Helmond  
tel.: 0492-552902  
[voorzitter@alvisocn.com](mailto:voorzitter@alvisocn.com)

**Secretaris:** A. Hillebrand  
Brouwersgracht 33, 1015 GB Amsterdam  
tel.: 020-6241692  
[secretaris@alvisocn.com](mailto:secretaris@alvisocn.com)

**Penningmeester:** R. van Tuijl  
Tasveld 14, 3402 SK IJsselstein  
tel.: 06-36333159  
[penningmeester@alvisocn.com](mailto: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](mailto:evenement@alvisocn.com)

**Registersecretaris:** H. van der Meijden  
Schubertlaan 5, 3723 LM Bilthoven  
tel.: 030-2283593  
[register@alvisocn.com](mailto:register@alvisocn.com)

**Redactie:** Bestuur AOCN  
R. van Tuijl  
Tasveld 14, 3402 SK IJsselstein  
tel.: 06-36333159  
[redactie@alvisocn.com](mailto:redactie@alvisocn.com)

**Aanleveren van kopij en foto's:**  
[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)

**Druk:** Editoo  
**Inleveren kopij en foto's voor de  
volgende Triangel no. 116**  
**Uiterlijk 1 maart 2019**

Triangel is een uitgave van de  
Alvis Owner Club Nederland

- 3 **Chairman's Column**
- 4 **Van de redactie**
- 4 **Evenementenkalender**
- 5 **Een heerlijke dag in Twente**  
*Rit met de Riley Club Holland,  
verslagen door Jan Maarten  
ten Bos en Menno von  
Brucken Fock* 
- 10 **Alvis Coachbuilders 8  
Charlesworth**  
*Jan Maarten ten Bos* 
- 12 **Alvis onderweg** - Hans van Hulst
- 13 **Brochure Alvis drie liter**  
*Hans Noordhoek*
- 17 **High Tea in Vogelenzang**  
*verslag door Martina en Uwe Brogsitter*
- 19 **Rondje Portugal**  
*mooi ritverslag  
door Tom Gatsonides* 
- 22 **Restauratie Alvis TD21**  
*DEEL 3  
door Hans van der Meijden* 
- 24 **Techniek:  
Ter leering ende vermaeck**  
*carburatieproblemen bij de  
TA21 door Hans Noordhoek* 
- 26 **Alvis in de strip**  
*Captain Clifton* 

Voorplaat:

**Helemaal in de stemming van het seizoen.  
Creatief idee van Frederike van Nieuwen-  
huizen, uitgevoerd door Paul van der Velde.**

## Chairman's Column

Ik had zo-even Jan Maarten, onze ex-penningmeester, aan de telefoon die zich nuttig maakt voor de AOCN door een beschrijving te maken van vooral Britse coachbuilders, bedrijven die onze auto's van een carrosserie hebben voorzien. Zijn streven is om elke uitgave van de Triangel te voorzien van een beschrijving van een specifieke carrosseriebouwer. Hij vindt het leuk dit te doen en wij, de lezers zijn erg blij met zijn wederkerende bijdrage. Gelukkig is JM niet de enige die zorgt voor vulling van ons blad. Hans van der Meijden beschrijft steeds de bijzondere gebeurtenissen bij het restaureren van zijn TD21 saloon. Hans Noordhoek voorziet ons regelmatig van technisch commentaar waarin vooral de TA/TC21 met zijn 3 liter motor aandacht krijgt. Tom Gatsonides maakt ons deelgenoot van zijn vaak verre reizen met zijn Alvis. En dan zijn er natuurlijk nog de deelnemers aan onze of andere evenementen die in de Triangel verslag doen van hun belevenissen. Ik wil niemand te kort doen en daarom ook even memoreren aan alle andere, niet bij name genoemde schrijvers die voor kopij zorgen. Toch hoor ik onze redacteur regelmatig klagen dat hij geen vulling heeft voor het periodiek. Tijdens mijn telefoongesprek met JM heb ik hem daarom gevraagd de komende 20 jaar garant te staan voor voldoende artikelen in ons clubblad. Hij reageerde met een gulle lach en met de opmerking: Ja dag, dan ben ik 96! Dat geeft toch weer stof tot nadenken. De leeftijd van de leden die tot de groep 'regelmatige deelnemers' behoren is ongeveer bekend. Wanneer ik daar het gemiddelde van neem kom ik op 70 jaar. Daar zitten een paar 'jonkies' veertigers en vijftigers bij die dit gemiddelde omlaag halen want anders .....! De bijdrage van de oudere leden (ouder niet in anciënniteit maar in leeftijd) is essentieel voor het voortbestaan van de AOCN. Hoe kan het ook anders, zij zijn oververtegenwoordigd in ons leden bestand! Wij rijden niet alleen in 'Oldtimers' wij zelf zijn ook 'Oldtimers'.

Genoeg over leeftijd en ouderdom. Al met al hebben we kunnen genieten van een prachtig Alvis-jaar echter met een dieptepunt, het overlijden van Lutz Burchard in mei van dit jaar. De High Tea, traditioneel de afsluiting van het Alvis-jaar in november, werd dit jaar georganiseerd door Simon en Marijke van Oostveen. Een goed bezocht evenement met ruim 40 deelnemers. We hebben tijdens de High Tea kennis kunnen maken met Wim en Sue Morrenhof, nieuwe leden en sinds kort in het bezit van een Alvis TD 21 Saloon. Tevens hebben we afscheid genomen van Christine Burchard die na het overlijden van Lutz haar lidmaatschap heeft beëindigd. Waard om te vermelden is de lange reis die onze Duitse leden hebben gemaakt om bij de High Tea aanwezig te kunnen zijn: Uwe en Martina Brogsitter uit Bad Neuenahr-Ahrweiler (700 km v.v.) en Manfred en Christa Fleischmann uit Altenstadt (1000 km v.v.). Rest mij nog om eenieder die zich dit jaar op enigerlei wijze heeft ingezet (actief of passief) voor de AOCN te bedanken. Ik wens jullie allen fijne feestdagen en een gezond en gelukkig Nieuwjaar. In februari hoop ik jullie tijdens de Algemene Leden Vergadering weer te kunnen begroeten.

Met een vriendelijke groet  
van jullie voorzitter,

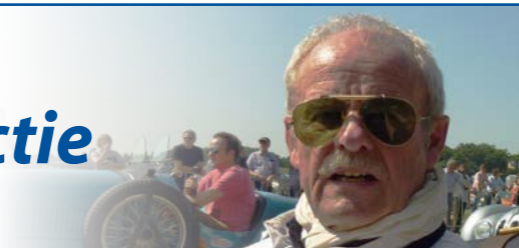
*Anton*

Ich hatte Jan Maarten, unseren ehemaligen Schatzmeister, am Telefon, der sich für den AOCN nützlich macht, indem er hauptsächlich britische Coachbuilders vorstellt, Unternehmen, die unsere Autos mit einer Karosserie versorgten. Sein Ziel ist es, in jedem Triangel einen bestimmten Coachbuilder zu beschreiben. Er macht das gerne und wir, die Leser, freuen uns über seinem wiederkehrenden Beitrag. Glücklicherweise kümmert sich nicht nur JM um die Versorgung unseres Magazins mit interessanten Beiträgen. Hans van der Meijden beschreibt immer die besonderen Ereignisse bei der Restaurierung seines TD21 Saloons. Hans Noordhoek gibt uns regelmäßig technische Kommentare, in denen insbesondere der TA/TC21 mit seinem 3-Liter-Motor unter die Lupe genommen wird. Tom Gatsonides macht uns zu Teilhabern an seinen oft weiten Reisen, die er mit seinem Alvis pflegt. Und dann gibt es natürlich die Teilnehmer an unseren oder anderen Veranstaltungen, die über ihre Erfahrungen im Triangel berichten. Ich möchte niemanden vergessen, zu erwähnen und erinnere euch deshalb auch an alle anderen, nicht namentlich genannten Autoren, die Texte und Fotos zur Verfügung gestellt haben. Trotzdem höre ich regelmäßig, dass unser Redakteur sich beschwert, weil er zu wenig Beiträge hat für das nächste Heft. Deshalb habe ich ihn während meines Telefonats mit JM gebeten, dass er die nächsten 20 Jahre für ausreichende Artikel in unserem Clubmagazin sorgt. Er antwortete mit einem großzügigen Lächeln und mit der Bemerkung: Ja, du Spaßvogel, dann bin ich 96! Das gibt wieder Denkanstöße. Das Alter der Mitglieder der Gruppe der "regulären Teilnehmer" ist ungefähr bekannt. Wenn ich den Durchschnitt nehme, erreiche ich 70 Jahre. Es gibt ein paar "Jugendliche" in den Vierzigern und Fünfzigern, die diesen Durchschnitt senken, weil sonst .....! Der Beitrag der älteren Mitglieder (älter, nicht im Dienstalter, aber im Jahren) ist für die Fortführung des AOCN unerlässlich. Wie könnte es anders sein, sind sie in unserer Mitgliedschaft überrepräsentiert! Wir fahren nicht nur in "Oldtimern", wir sind auch "Oldtimer".

Genug über Alter und Altertum. Alles in allem konnten wir ein wunderschönes Alvis-Jahr genießen, mit einem Tief, dem Tod von Lutz Burchard im Mai dieses Jahres. Der High Tea, traditionell der Abschluss des Alvis-Jahres im November, wurde dieses Jahr von Simon und Marijke van Oostveen organisiert. Eine gut besuchte Veranstaltung mit über 40 Teilnehmern. Während des High Tea wurden Wim und Sue Morrenhof als neues Mitglied vorgestellt, sie sind seit kurzen im Besitz eines Alvis TD 21 Saloon. Wir haben uns auch von Christine Burchard verabschiedet, die ihre Mitgliedschaft nach dem Tod von Lutz beendet hat. Erwähnenswert ist die lange Reise, die unsere deutschen Mitglieder für den High Tea unternommen haben: Uwe und Martina Brogsitter aus Bad Neuenahr-Ahrweiler (700 km v.v.) und Manfred und Christa Fleischmann aus Altenstadt (1000 km v.v.).

Ich möchte weiterhin allen danken, die sich dieses Jahr (aktiv oder passiv) dem AOCN verpflichtet haben. Ich wünsche euch schöne Feiertage und ein gesundes und glückliches Neues Jahr. Im Februar hoffe ich, euch wieder bei der Mitgliederversammlung begrüßen zu können. Mit einem freundlichen Gruß von Eurem Vorsitzenden,

## Van de redactie



Met de High Tea in het Leyduinse hebben we een mooi seizoen afgesloten, mooie ritten en de Rileyclub er een beetje bij en op de valreep nog een 4e (Kerst) Triangel ... Volgend jaar komt er een, door het bestuur voorgestelde, andere opzet bij het uitbrengen van onze Triangel. Onze drukker Editoo gaat een grotere rol spelen omdat wij gebruik gaan maken van hun online opmaakstelsel, in samenwerking met het bestuur van de Alvis Owner Club, welke ook de redactie op zicht neemt. De lijnen zijn dan korter en er wordt tijd en geld bespaard. Deze veranderingen zijn voor mij dan ook een goede gelegenheid om u mee te delen, dat ik u als redacteur ga verlaten. Bij aantreden had ik reeds medegedeeld, dat ik

het tijdelijk zou doen, om het bestuur vooruit te helpen, na Hans Noordhoek's periode. Het was voor mij allemaal nieuw, zo'n redactie functie, maar ook een leuke leerzame tijd. Mijn dank aan Paul voor de hulp altijd, (Paul, die zich ten allen tijde inzet voor ons clubblad), het bestuur en u allen voor uw medewerking en het toezenden van kopij. Ik wens u hierbij fijne feestdagen en een geweldig 2019 en veel genieten ... van uw ALVIS.

Veel leesplezier,  
Hans van Tongeren



## Een heerlijke dag in Twente!

door Jan Maarten ten Bos

**Eindelijk kwam het ervan, de eerste volwaardige rit samen met de Riley Club Holland.**

De plannen bestonden al langer en tijdens de door Hans en Frederike georganiseerde Eagle Rally in augustus deden al vier Riley's mee.

Maar de secretaris van de Riley Club, Menno von Brucken Fock samen met zijn vrouw Orly nodigden onze club uit mee te doen aan hun Najaarsmeeting op zondag 30 september. De start zou plaatsvinden in Almelo voor een tocht door Twente.

Caroline en ik hebben allebei onze jeugd doorgebracht in Almelo. We woonden schuin tegenover elkaar aan de Wierdensestraat en hebben fijne herinneringen aan onze geboorteplaats. Dit aanbod konden we dan natuurlijk niet missen!

Tot onze vreugd bleek dit plan in onze club ook goed te vallen - 10 deelnemers gaven zich op om mee te doen samen met 10 Riley clubleden.

Zo verzamelden zich ca. 40 enthousiastelingen bij het mooie huis van Menno en Orly aan de Bornsestraat.



De ontvangst was allerhartelijkst met een overvloed aan taart en Twentse krentenwegge. Aardig was het om kennis te maken met de Rileydeelnemers. Leuke mensen, ze hadden zo lid kunnen worden van onze club en wij van de hunne!

Maar praatjes vullen ook hier geen gaatjes, om elf uur werden we tot de orde geroepen en na de uitreiking van een fraai verzorgd roadbook ging iedereen van start.

Het weer was prachtig, het beloofde een mooie dag te worden.



En dat werd het, wat is Twente nog mooi! Tot zover gespaard gebleven van de "zegeningen" van de energiewende - de hele dag geen windturbines gezien.

Dus, Almelo uit, langs het Heracles stadion en twee reusachtig grote tonvormige waterreservoirs bedoeld voor reserve bluswater in geval van nood.

Dan zuidwaarts naar Delden, een sfeervol stadje gelegen in het zeer

## Evenementenkalender

Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
<b>AOCN evenementen:</b>		
<b>Algemene Leden Vergadering</b>	24 februari 2019	Locatie volgt
<b>Hare Drive</b>	14 april	Locatie volgt
<b>Fire Flight</b>	18 - 19 mei	Locatie volgt
<b>Nationale Oldtimerdag Lelystad</b>	16 juni	Lelystad
<b>Crossing Borders</b>	18- 22 juli	Informatie volgt
<b>Eagle Rally</b>	3 augustus	Locatie volgt
<b>Indian Run</b>	14 september	Locatie volgt
<b>High Tea</b>	24 november	Locatie volgt
<b>100 Jaar Alvis in Louwman Museum</b>	15 december	Opening tentoonstelling. Exacte datum volgt later
<b>AOC evenementen:</b>		
<b>International Alvis Day</b>	14 - 16 juni	York - U.K.
<b>Evenementen Riley Club:</b>		
<b>Voorjaarsrit</b>	7 april	
<b>Clubweekend</b>	19 - 21 mei	
<b>Najaarsrit</b>	6 oktober	
<b>Overige evenementen:</b>		
<b>Interclassics Maastricht</b>	10 - 13 januari	MECC Maastricht
<b>Bremen classic motorshow</b>	1 - 3 februari	Bremen
<b>Antwerp Classic Salon</b>	1 - 3 maart	Antwerpen
<b>British Cars &amp; Lifestyle</b>	9-10 maart	Rosmalen
<b>Techno Classica Essen</b>	10 - 14 april	Essen

uitgestrekte landgoed Twickel met zijn beroemde kasteel en prachtige oude bossen en landerijen.

Net zo beroemd daar is het hotel Carelshaven waar onze beide ouders vaak naar toe gingen om te bridgen, te eten met verjaardagen enz. Wij waren daar al op zaterdag en de bekende ober (hij werkt daar al 21 jaar!) herkende ons meteen: "ie bent toch van ten Bos uut Almelo?"

Heerlijke jeugdherinneringen.

Verder ging het oostwaards, door mooie binnenwegen en onbedorven landschap naar het lunchadres, de bekende oude watermolen bij Denekamp. Weer prachtig gelegen met een groot terras buiten waar we ons te goed deden aan het lekkers dat het restaurant te bieden had.

Ik geloof niet dat er veel uit hun stoel gekomen zijn om de mooie omgeving en de watermolen te bekijken. Gezellig kletsen en eten heeft kennelijk toch de voorkeur.

We kregen hiervoor 75 minuten en toen weer verder.

Langs kasteel Singraven door het licht glooiend landschap naar Ootmarsum, Vriezenveen en Nijverdalen.



Een groot buffet stond voor ons klaar waarbij de kooklustigen onder ons zelf hun vlees konden braden.



Helaas kwam hier een einde aan een geweldig gezellige en mooie dag waarbij met heel veel dank aan Menno en Orly we Twente van zijn/haar mooiste kant hebben gezien!

De laatste zin in het roadbook is: "Goede reis naar huis en hopelijk tot een volgende keer".

Orly en Menno, ja, heel graag!!!



Daar de Holterberg op, geliefd bij de lokalen voor een toertje op de zondagmiddag. Maar het is en blijft een prachtig natuurgebied. Verder naar Heino waar het eindstation was: restaurant Jan Steen.

De helft van ons gezelschap nam hier afscheid, de andere helft dook naar binnen voor een broodnodige (alcoholische) slok.



## Volgend verslag schreef Menno von Brucken Fock voor het clubblad van de Riley Club Holland

### Najaarsrit Riley Club Holland met gasten van de Alvis Owner Club Nederland, 30-09-2018

De Najaarsrit van de RCH werd dit maal verreden in het 'verre' oosten van ons land, te weten Almelo. Orly en Menno von Brucken Fock hadden de stoute schoenen aangetrokken om de rit te organiseren en het bestuur had besloten om voor deze rit ook leden van de Alvis Owner Club Nederland uit te nodigen.

Menno, als initiatiefnemer om contact te leggen met deze club 'met die prachtige auto's', had aangeboden om deze rit te helpen organiseren mede omdat Orly en hij ook een voortrekkersrol hadden gespeeld in de beide 'Cabrio-toertochten' georganiseerd door Lionsclub Almelo, waarvan Menno al jaren secretaris is.

Als uitgangspunt diende een deel van die bestaande route met een aangepast vertrekpunt in Almelo en een slechts geringe wijzigingen in de route naar lunchlocatie De Watermolen in Denekamp, gelegen tegenover het prachtige landgoed met landhuis Singraven.

De opzet was om het mensen van ver iets makkelijker te maken door als eindlocatie een plek te kiezen dichterbij 'huis' en dat is uiteindelijk Heino geworden. Dit deel van de route moest echter nog geheel worden verzonden en daarbij zou een flinke afstand overbrugd moeten worden. Gelukkig bleken ook de N-wegen in dit gebied alleszins prettig om te rijden en ze bleken tevens gelegen te zijn in een mooie omgeving. Gaandeweg moesten echter toch aanpassingen worden gedaan vanwege weg-afsluitingen. Ook op het laatste moment, enkele dagen voor 30 september moest er nog wat worden veranderd vanwege niet eerder waargenomen wegwerkzaamheden!

Vrijdagnacht (Orly en Menno hadden dienst in hun dierenartsenpraktijk en waren rond 23 uur klaar met opereren) werden de bladen voor de routeboekjes geperforeerd en 'ingebonden' en tussen de bedrijven door had Orly de 'goodiebags' klaar gemaakt. In ogeschouw nemende dat er in de afgelopen jaren meestal een zevental auto's tijdens



de Najaarsrit deelnamen, was de verwachting dat er hooguit 20 tot 25 mensen naar Almelo zouden komen. Groot was dan ook de verbazing dat zich een onverwacht groot aantal deelnemers, vooral vanuit de Alvis Owner Club meldde. Dit was natuurlijk een bijzonder aangename verrassing maar tegelijk ook even schrikken want niet alleen leken de 'Alvsissen' de 'Rileys' ruimschoots te overtreffen maar het totale aantal aanmeldingen bleek veel meer te worden dan de verwachte 20-25 deelnemers. Voor zover uw secretaris weet de grootste opkomst in jaren! Groot compliment voor ons erelid Kees de Kock en zijn vrouw Ria die ondanks het recente verlies van hun zoon het toch



konden opbrengen om helemaal vanuit Zonnemaire (Zeeland) naar Almelo te komen, een tocht van een kleine 300 km!!

Een laatste poging om per mail meer RCH-leden te mobiliseren om naar Almelo te komen werd gelukkig goed opgepakt zodat er uiteindelijk een mooie evenwichtige groep liefhebbers uit beide clubs ten huize van von Brucken Fock hun opwachting maakte. Ontvangst in huiselijke kring leek veel mensen aan te spreken. Er werd dan ook geanimeerd gesproken



en diverse zelf gemaakte taarten en cake werden aangesneden plus een speciaal voor deze gelegenheid ingekochte taart met Riley en Alvis logo's er op.

Voorzitter van de AOCN Anton Brouwers had zijn zaken uitstekend voor elkaar want de leden van de AOCN kregen een keurige badge uitgereikt zodat een ieder kon zien met wie hij of zij stond of zat te praten. Reden voor Ed, onze penningmeester, om direct voor te stellen om voor alle leden van onze club ook een dergelijke badge te laten maken zodat RCH-leden bij dit soort gelegenheden die in de toekomst zullen kunnen opspelden. Zo wordt een goed voorbeeld hopelijk opgevolgd binnen onze club! Tegen de klok van 11 werden deelnemers kort gebriefd door Menno en na het uitreiken van de route en de goodiebag gingen de fraaie automobielen op weg.

Langs het Polmanstadion, waar voetbalclub Heracles speelt, ging de rit door de buitenwijk van Almelo richting Bornebroek en vervolgens via Delden naar Zenderen, dan door Hertme, via Weerselo, Het Stift en Groot Agelo tenslotte richting Denekamp waar de lunchlocatie zich

bevond. Niet alles verliep vlekkeloos want sommige bestuurders raakten toch -gelukkig maar even- het spoor bijster en de mooie Adeplhi van Johan en Anneke Hofland moest even afhaken met een lekke band.

Het prachtig gelegen restaurant de Watermolen vormde een uitstekende pleisterplaats want dankzij het schitterende weer kon iedereen een plekje op het terras vinden. Daar bleek een andere Riley, de RME van Pieter Bolhuis dusdanige stukken te hebben dat deze uiteindelijk met de autoambulance naar zijn woonplaats in het hoge noorden vervoerd moest worden. Heel veel pech voor Pieter die recentelijk de Postel-beker in ontvangst mocht nemen, want de schade bleek later aanzienlijk te zijn en betekent spijtig genoeg vrijwel zeker een min of meer totale motorrevisie!

Voorzitter van de RCH Sabine Juckenack heette de deelnemers officieel welkom en ook zij toonde zich erg content met deze geweldige opkomst mede door het grote aantal leden van de AOCN. Zij sprak de hoop uit dat we in de toekomst dit soort evenementen gezamenlijk kunnen



Aankomst bij de watermolen, de Riley's 'come rolling in'

blijven doen. Namens het bestuur en leden van de RCH bedacht zij Orly en Menno met een mandje 'natuur' en een kistje wijn, uiteraard in dank aanvaard. Met haar man was deze dag het einde van hun vakantie die zij reizend door Europa met hun camper hier afsloten en zij excuseerde zich dat zij, in verband met verplichtingen op haar werk de volgende morgen, vanuit Denekamp weer rechtsreeks huiswaarts zouden rijden naar Petten.

Na de lunchpauze werd de route vervolgd langs het schitterende landhuis 'Huize Singraven' door via Ootmarsum en Reutum richting Geesteren te rijden, daarna via Vriezenveen naar Hoge Hexel en over buitenwegen naar Nijverdal. De deelnemers konden vanuit Nijverdal de schitterende weg door bos en hei rijden: over de Sallandse Heuvelrug. Vlak voor Holten werd de afslag genomen



buffet met een keur van gerechten en ondersteund door 'live cooking' zorgde ervoor dat niemand met een lege maag huiswaarts ging.

Vanuit de Alvis Owner Club Nederland reikte voorzitter Brouwers de organisatoren Orly en Menno een fraai ingelijst certificaat uit, een bijzonder aardige traditie binnen de AOCN. Orly werd ook nog eens bedacht met lekkere Ritual spulletjes en het bestuur van de AOCN had heel goed door dat ze

Menno met een goed glas wijn erg blij zouden maken. Ook Anton Brouwers bevestigde dat een voortzetting van samenwerking in deze zin door de Alvis Owner Club zeer op prijs wordt gesteld.

Zo kwam er bij het vallen van de duisternis een eind aan een zonovergoten Najaarsrit met aardig wat kilometers op de teller, maar de opzet dat de deelnemers een mooi stuk Twente te zien zouden krijgen, leek goed geslaagd.

Orly en Menno danken langs deze weg alle deelnemers voor het enthousiasme voor, tijdens en na de rit en we hopen iedereen weer snel te zien!

Unsere Deutsche Gäste: vielen Dank für euere Teilnahme und hoffentlich bald auf Wiedersehen!

Menno von Brucken Fock



waardoor de auto's in het buitengebied bleven rijden en uiteindelijk via Heeten en langs Raalte naar Heino alwaar het eindpunt restaurant Jan Steen keurig tegen de klok van 17 uur werd bereikt. Een aantal deelnemers, onder andere onze Duitse gasten, haakten daar af om nog enigszins voor donker weer thuis te kunnen zijn. Een open barbecue





# Alvis Coachbuilders - deel 8

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 8 uit de serie betreft:**

## CHARLESWORTH

Voluit heette deze firma Charlesworth Motor Bodies Ltd., opgericht in 1907 door drie partners: Gray, Hill en Steane.

Hun bedrijf was gehuisvest in Much Park Street in Coventry waar ze gedurende hun relatief lange bestaan verbleven.

Men begon op kleine schaal met koetswerken voor met name Singer en Hillman, twee autofabrikanten vlak in de buurt.

Toen de Eerste Wereldoorlog uitbrak werd het werk verlegd naar de prille vliegtuigindustrie en was er geen tijd voor het eigenlijke carrosseriewerk.

Na de oorlog werd er contact gelegd met Alvis om hun eerste auto, de 10/30, van een koetswerk te voorzien. Zij mochten de 4-persoons Saloon maken maar al gauw bleek dat de sportievere tweezitter van Cross en Ellis veel beter verkocht en zo kwam er een snel einde aan de samenwerking met Alvis tot aan de jaren 30.'

Ondertussen probeerde Charlesworth op kleine schaal



werk te krijgen in het wat hogere segment zoals Armstrong- Siddeley, Daimler, Talbot en zelf het Belgische Minerva! Al met al had men te weinig te doen en de financiële positie was niet goed.

Een nieuwe managing director met geld, James Reynolds, werd aangetrokken en

onder zijn leiding veranderde er veel ten goede.

In 1931 werden er nieuwe contracten afgesloten met Rover voor producties op grotere schaal.

Reynolds zorgde voor koetswerken van hoge kwaliteit en met name aan de ontwerp kant werden nieuwe stappen gezet.

Hun hoofdontwerper, A.J. Cannell, zorgde voor een constante stroom van sierlijke en modieuze ontwerpen waardoor nieuwe contracten konden worden afgesloten met Daimler, Lanchester en M.G.

Maar de belangrijkste klant werd zonder twijfel Alvis. Vanaf 1932 bouwde Charlesworth op het chassis van de revolutionaire Speed 20 de Saloon-bodies.

Dit waren de 4-deurs gesloten koetsen, de open Tourers werden voornamelijk door Cross en Ellis gebouwd. Op hun hoogtepunt, de jaren 1937-1938 bedroeg de totale productie ongeveer 500 stuks per jaar waarvan het grote merendeel voor Alvis.

Ondanks dat nu veel Saloons verdwenen zijn of omgebouwd tot Specials werden deze in hun tijd zeer goed verkocht.

Van het totaal van ca. 1164 Speed 20's werden er maar liefst 461 Saloons gebouwd door Charlesworth (naast 64 Coupe's op speciale bestelling).

Later bouwde men ook de 4-deurs Saloons voor de prachtige Speed's 25 en de 4.3-modellen.

Naast Alvis werden er ook heel fraaie carrosserien gemaakt voor M.G. en Daimler- Saloons en Tourers.

Eén van de allerlaatste auto's voordat de Tweede Wereldoorlog uitbrak was een Rolls Royce Phantom III voor koning Farouk uit Egypte!

Na de oorlog probeerde Charlesworth het eigenlijke werk weer op te pikken, helaas zonder veel succes.

Er werden wat Humbers en Daimlers en zelfs een paar Invicta's van een koetswerk voorzien maar veel was het allemaal niet.

Tot slot werd er voor Lea-Francis een Saloon gebouwd waarop de directie van Lea-Francis besloot - aangezien ze bijna burens waren in Much Park Street - het hele bedrijf maar over te nemen!

En zo kwam er een einde aan de naam Charlesworth!



Rechtsboven de 4.3 Saloon van ex-voorzitter Teun Hoogeveen. Daaronder Speed 25 SC DHC van Rob Benink



Speed 20 SD Saloon van André hillebrand



Speed 25 SB DHC van Herman Schipper



# Alvis onderweg

Tijdens een bezoek aan Riga afgelopen zomer kwamen wij in de art deco-wijk van deze boeiende hoofdstad een bestelbusje tegen met achter de voorruit een bordje met daarop 'Alvis'.



Ik heb geprobeerd een gesprek aan te knopen met de chauffeur, maar gezien het feit dat hij geen westerse taal sprak en mijn Lets niets voorstelt, werd het een worsteling om te achterhalen dat 'Alvis' zijn voornaam bleek te zijn. Van het automerk met deze naam had hij nog nooit gehoord.

Ik heb hem enkele foto's op mijn mobiel van zowel de oudere als de nieuwere modellen laten zien, maar ik had het vermoeden dat hij niet erg onder de indruk was.

Hans van Hulst



**ENFIN** *la nouvelle* **ALVIS** 6 CYL.

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

**V**OICI 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.

AGENCE GÉNÉRALE pour la Belgique et le Luxembourg :  
**SINCAU**  
 Salon d'Exposition et Service des Ventes  
 Rue Ravenstein, 46 - Bruxelles - Téléphone 12.95.27  
 Bureaux : rue A. Lambiotte, 32-34 - Schaerbeek (av. Rogier) T. 15.43.45

PUBLICCONTROL



**ALVIS** . . . .

**DRIE LITER**

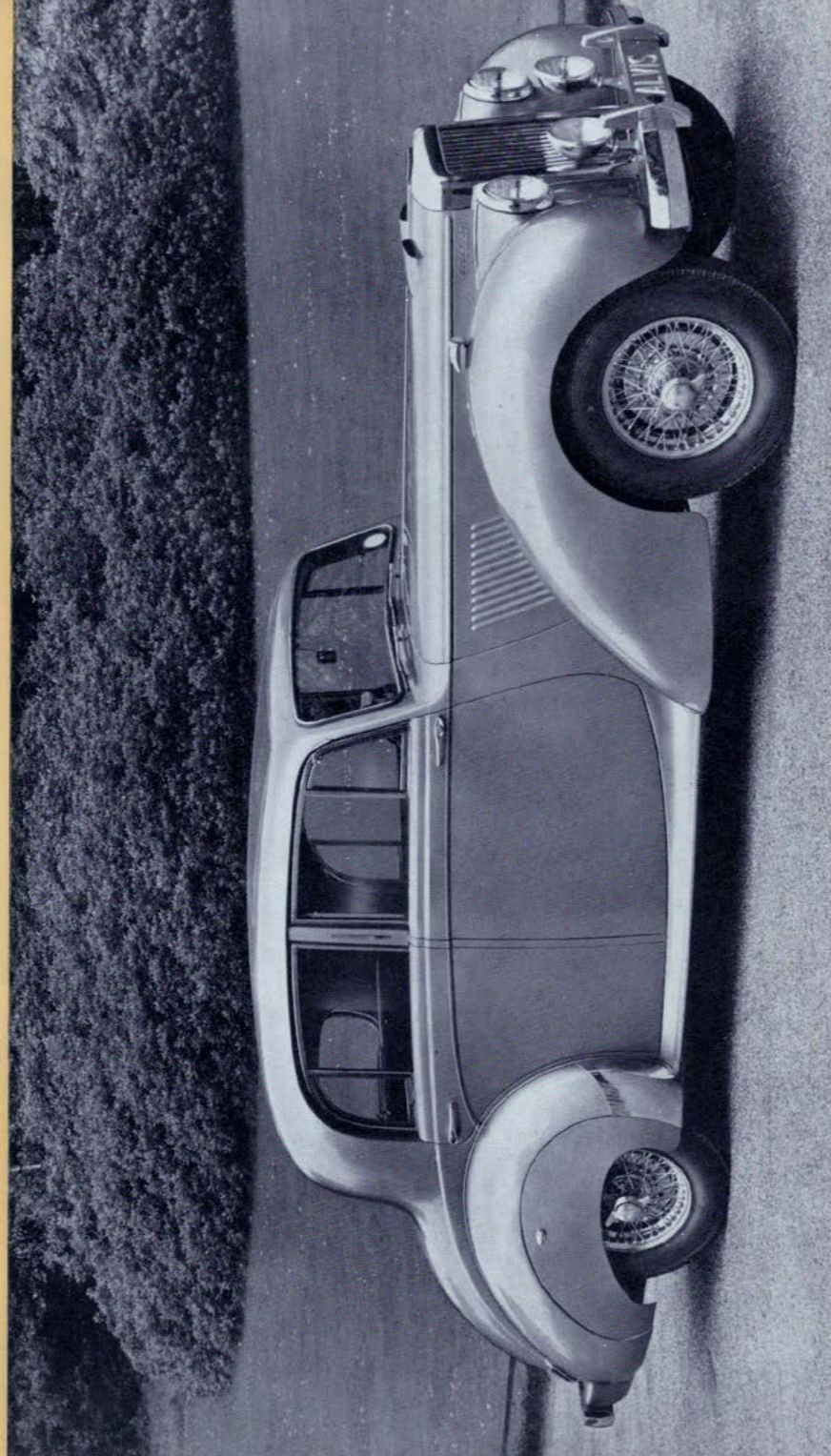
**ALVIS**

**SIEBERG**



De vorige pagina is het voorblad van de nederlandstalige brochure van de toenmalige importeur Sieberg in Amsterdam van de Alvis TC21/100. Het 100 mph model van Alvis wat in 1953 op de markt kwam. De 100 stond zowel voor mph (miles) als bhp (horsepower).

Als u het middenblad uit deze Triangel haalt heeft u de brochure compleet.  
(originele brochure vouwt langs de korte kant)



**DRIE LITER SALOON.** De nieuwe TC. 21/100 Drie Liter Saloon, die gemakkelijk 100 mijlen (160 km) per uur haalt, is een van de snelste standaard 3 ltr. saloons ter wereld en een nieuwe maatstaf voor geruisloze en trillingsvrije krachtoontwikkeling.

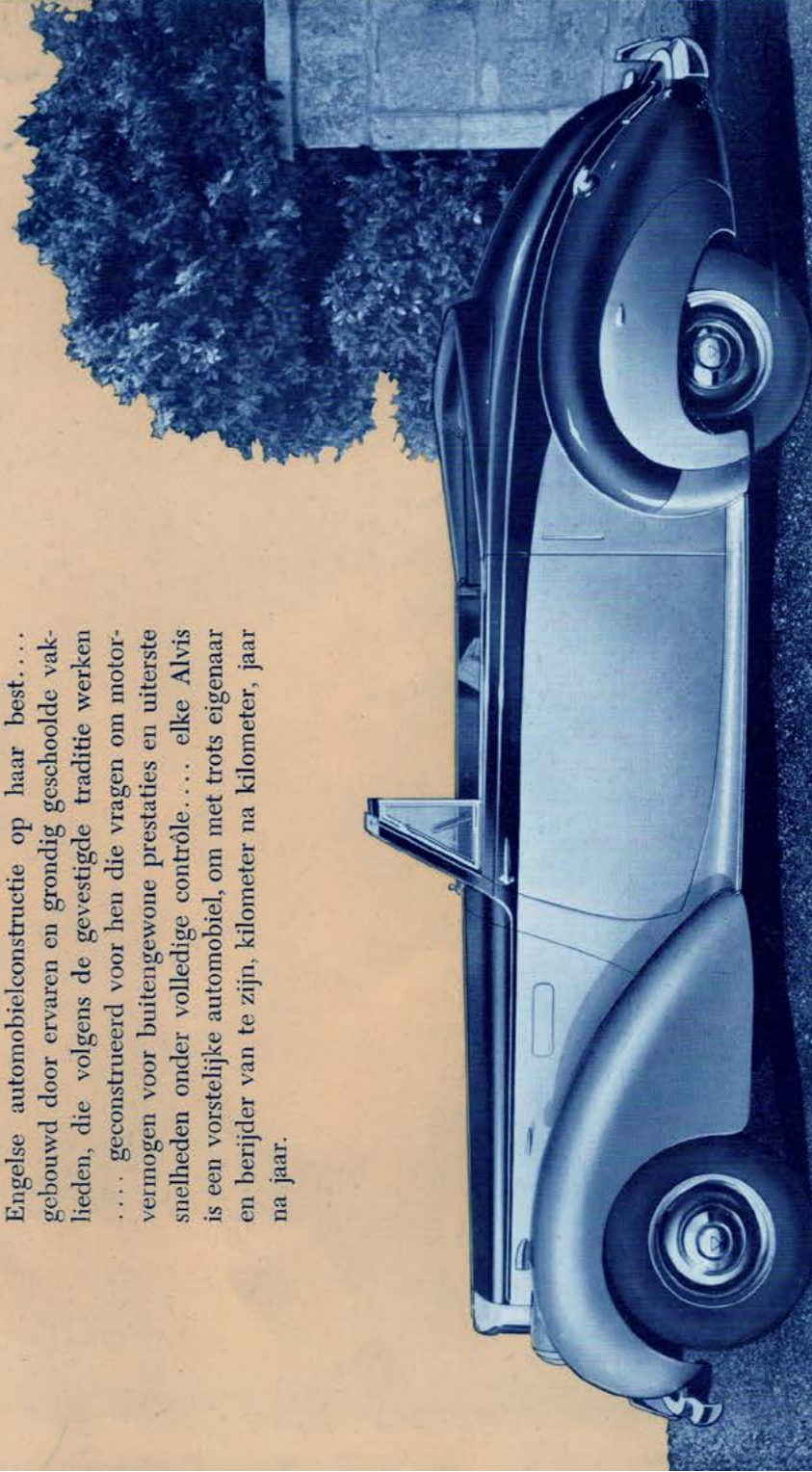
Wegligging en besturing zijn onvergelijkelijk zoals altijd kenmerkend voor het merk Alvis is geweest. Door de gracieuze distinctie van het nieuwe koetswerk, tezamen met de sportieve draadspaukwielen, is de TC. 21/100 de mooiste wagen van alle Alvismodellen.

**DRIE LITER CABRIOLET.** De sportieve Alvis cabriolet is zeer luxueus uitgevoerd en voorzien van vele verfijningen, waardoor het rijden in de stad of op de grote weg bij elke weersgesteldheid een voortdurend genoegen is.

Als het zonnetje schijnt rijdt U met open kap als in een sportwagen, of – zo U dat verkiest – alleen met het voorste gedeelte van de kap opgerold.

Als het regent rijdt U in de gesloten wagen met het behaaglijke comfort van een saloon.

De ALVIS DRIE LITER is een toonbeeld van Engelse automobielenconstructie op haar best... gebouwd door ervaren en grondig geschoolde vaklieden, die volgens de gevestigde traditie werken... geconstrueerd voor hen die vragen om motorvermogen voor buitengewone prestaties en uiterste snelheden onder volledige controle... elke Alvis is een vorstelijke automobiel, om met trots eigenaar en berijder van te zijn, kilometer na kilometer, jaar na jaar.







## SPECIFICATIE

**Motor.** Alvis 3 liter, 6 cilinder, kopkleppen, boring  $\times$  slag  $84 \times 90$  mm., cilinderinhoud 2.993 cc. Cilinderblok van chroomhoudend gietijzer met afneembare kop en kopkleppen, bediend door klepstoterstangen en tuimelaars. Nokkenas aangedreven door een duplex ketting met automatische veerbelaste kettingspanner. Dynamisch uitgebalanceerde krukas, lopend in zeven Vandervell dunwandige hoofdligers. Drijfstangen van gelegeerd staal met Vandervell drijfstaanglagers. Volledige, positieve smering onder druk van hoofdligers, drijfstaanglagers en kleptuimelaars. Ondergedompelde oliepompe, aangedreven vanaf de nokkenas. Twee S.U. carburateurs, Lucas bobine en onderbreker met automatische en vacuüm regeling.

**Koeling.** Door middel van centrifugaalpompe aangedreven door ventilateurriem; thermostatische temperatuurregeling. Inhoud koelsysteem 13,6 liter.

**Transmissie.** Synchromesh vierversnellingsbak van een verbeterd Alvis-ontwerp met zeer robuuste, schuin vertande tandwielen, gemonteerd in lagers van grote diameter. Overbrengingsverhouding: 4,09; 5,44; 7,89; 12,15; achteruit, 12,15 : 1. Koppeling Borg en Beck, diameter 25,4 cm. Centraal geplaatst versnellingshandje. Hardy Spicer cardan-as met naaldlagers. Hypoid semi-floating achteras.

**Wielophanging.** Vóór: onafhankelijke "knee action" ophanging met in rubber gemonteerde transversale wielgeleidingsarmen en schroefveren van grote diameter. Achter: lange, half-elliptische veren, ingesloten in hoezen met smeernippels. Girling telescoop schokbrekers vóór en achter.

**Remmen.** Lockheed hydraulische remmen met twee zelfbekrachtigende segmenten. Diameter remtrommel 28 cm. Breedte 5,7 cm.; totaal remvoeringoppervlak 1.219 cm<sup>2</sup>. Handrem werkend op de achterwiel met een afzonderlijke overbrenging en bediend met pistool-greep.

**Stuurinrichting.** Burman, met in gesloten circuit omlopende kogels, stuurwiel met verende spaken, diameter 43 cm. Naar keuze links of rechts stuur.

**Wielen en Banden.** Dunlop schijfwielen met 5 wielbouts en verchroomde wieloppoppen. Dunlop 6,00  $\times$  15 banden.

**Brandstof-toevoer.** Door middel van een door de motor aangedreven mechanische pomp vanaf de achter in het chassis opgehangen benzine-tank. Inhoud tank: 65 liter, waarvan 4  $\frac{1}{2}$  liter in reserve-tank, te bedienen vanaf het dashboard.

**Electrische uitrusting.** Lucas 12 volt systeem met spanningsregeling en geventileerde dynamo. Accu: 64 Amp/uur bij 10-urige ontlading. Ingebouwde koplampen, stadslampen op de spatborden, twee achterlichten, achteruitrijlicht brandend bij ingeschakelde achteruitverstelling, nummerbordverlichting achter, binnenverlichting, dubbele hoorn.

**Instrumentenbord.** Gepolitoerd notenhout, waarin gemonteerd: snelheidsmeter, klok, oliedrukmeter, benzinemeter, koelwater-temperatuurmeter, ampèremeter, waarschuwinglampje voor ontsteking, ontstekingschakelaar, starterknop. Alle instrumenten indirect verlicht.

**Crick.** Draagbaar schroeftype, gemakkelijk met een wielsleutel te bedienen aan iedere hoek van de wagen.

**Interieur.** Verstelbare, tweedelige voorzitbank, wegklapbare armsteun in de achterbank. Geheel bekleed met de beste kwaliteit leder en keuring afgewerkt. Raamluizen van gepolitoerd notenhout. Zwarte vloermat met vilten onderlaag.

**Reservewiel en Gereedschap.** Reservewiel opgeborgen in een gemakkelijk te bereiken houder onder de bagageruimte. Compleet set gereedschap en bandenpompe.

**Afmetingen.** Wielbasis, 2,83 mtr. Spoorbreedte vóór, 1,39 mtr. Spoorbreedte achter, 1,38 mtr. Bodemvrijheid, 0,19 mtr. Draaicirkel, 12,04 mtr. Totale lengte, 4,64 mtr. Totale breedte, 1,68 mtr. Totale hoogte, 1,60 mtr. Gewicht chassis, 864 kg. Totaal gewicht (droog), 1.435 kg.

De fabriek behoudt zich het recht voor van veranderingen in uitrusting en/of specificatie zonder voorafgaande kennisgeving en zonder de verplichting eerder geleverde wagens dienovereenkomstig te wijzigen.



Import: H. C. L. SIEBERG N.V.—Stadhouderskade 143—Amsterdam

Telefoon 71.79.44

Printed in England by A. B. & S., Leicester



# High Tea in Vogelenzang

## 25 november

De uitnodiging voor de traditionele High Tea, het laatste evenement op de kalender van de AOCN in 2018, hebben Uwe en ik aangegrepen om al op zaterdag naar Nederland te vertrekken en een extra dag in Noordwijk aan Zee door te brengen.



Die Einladung zum traditionellen 'High Tea' als letzte Veranstaltung im Evenementen-kalender AOCN 2018 nahmen Uwe und ich gerne zum Anlaß, schon am Samstag, den 24.11.2018 in die Niederlande zu reisen, um dort noch einen zusätzlichen Tag in Noordwijk an Zee zu verbringen.

Hier heb ik tijdens mijn kindertijd heerlijke zomer-vakanties doorgebracht met mijn ouders en mijn zus. Nadat ik me realiseerde dat Noordwijk op slechts een steenworp afstand van Vogelenzang ligt, heb ik snel een hotelkamer geboekt. Zo konden Uwe en ik op zaterdagavond in Katwijk genieten van een heerlijke maaltijd van vers gevangen vis. Helaas, kwam de zon op zondagmorgen slechts een half uurtje door de wolken, maar dat weerhield ons er niet van om een lange strandwandeling te maken op een, ondanks deze late novemberdag, druk bezet strand.

Hier habe ich schon zu meinen Kindheitstagen wunderschöne Sommerurlaube mit meinen Eltern und meiner Schwester verbracht. Und nachdem ich festgestellt hatte, dass Noordwijk nur einen 'Katzensprung' von Vogelenzang entfernt ist, hatte ich auch ganz schnell ein Hotelzimmer gebucht. So konnten Uwe und ich am Samstagabend noch eine köstliche Mahlzeit aus fangfrischem Fisch in



Katwijk genießen. Leider kam dann am Sonntagvormittag die Sonne nur für eine kurze halbe Stunde durch die Wolken, aber das hielt uns nicht davon ab, einen langen Spaziergang am - trotz des späten Novembertags - gut gefüllten Strand zu unternehmen.

Het eigenlijke doel van onze reis was natuurlijk de High Tea. Na een ontspannen rit door de prachtige omgeving van Vogelenzang en een korte wandeling vanaf de parkeerplaats arriveerden we bij een mooi Etablissement 'Gasterij Leyduin' waar we niet alleen konden genieten van culinaire hoogstandjes, maar waar ook allerlei leuke kerstdecoraties te koop werden aangeboden. We werden heel hartelijk welkom geheten en iedereen was blij elkaar weer te ontmoeten. In totaal waren er dit keer meer dan 40 deelnemers. De organisatoren Simon en Marijke



Der Höhepunkt unseres Ausflugs folgte dann aber am Sonntag, als wir nach einer kurzweiligen Fahrt durch eine reizvolle Landschaft in Vogelenzang ankamen und uns dort nach kleinem Fußweg vom Parkplatz das sehr schöne Gasthaus 'Gasterij Leyduin' empfing.

Hier konnten wir uns nicht nur kulinarisch verwöhnen lassen, sondern - wer mochte - auch

Midden: welkom in de club voor Wim en Sue Morrenhof, Simon en Marijke worden bedankt voor de organisatie.



van Oostveen hebben hun best gedaan een mooie locatie te kiezen met een, bij de AOCN passende ambiance. Natuurlijk werden zij hiervoor door de voorzitter beloond met het bekende certificaat en enige andere geschenken. Tegelijk werden Wim en Sue Morrenhof als nieuwe leden geïntroduceerd. Na het woord van dank en het welkom aan de nieuwe leden werd met een Prosecco het 'zoete deel' van de High Tea gestart. Een ruime keuze aan zoete lekkernijen. Daarna bestond de mogelijkheid om van plaats te wisselen om zo ook met andere aanwezigen in gesprek te komen. Bij de mannen ging het natuurlijk over auto's. We waren verheugd dat Christine Burchard ook bij de HighTea aanwezig was, voor haar het afscheid van de AOCN. Het zoete deel werd gevolgd door een hartige hap. Rond 18.00 uur verlieten de eerste gasten de High Tea om huiswaarts te keren. Ook Uwe en ik, want we hadden nog een rit van ongeveer 3 ½ uur voor de boeg.



noch allerlei hübsche Dinge für die Vorweihnachtszeit erstehen. Es gab ein großes Hallo und alle Anwesenden freuten sich über das Wiedersehen mit den anderen ankommenden Alvis Club-Mitgliedern. Insgesamt gab es diesmal über 40 Teilnehmer. Den diesmaligen Ausrichtern Simon und Marijke van Oostveen war es wirklich gelungen, ein Haus mit wunderschöner Ambiente auszusuchen. Dies wurde natürlich auch mit einer Präsentübergabe an die Beiden durch Anton belohnt. Dazu wurden auch noch Wim und

Sue Morrenhof als neues Mitglied vorgestellt. Nach dem Begrüßen aller Anwesenden durften wir den süßen Teil des High Tea mit einem Prosecco starten. Es gab ausgesuchte Köstlichkeiten, die keinen Wunsch offen ließen. Danach hatten wir Gelegenheit, die Plätze zu tauschen und mit anderen Mitgliedern ins Gespräch - bei den Herren in der Mehrzahl natürlich über Autos - zu kommen. Besonders gefreut hat uns auch, dass Christine Burchard noch einmal an diesem Treffen teilgenommen hat. Es folgte dann noch der herzliche Teil des High Tea und nach 18 Uhr verließen dann schon die ersten Gäste das Treffen, um den Heimweg anzutreten. So auch Uwe und ich, denn wir hatten schließlich noch eine Autofahrt von ungefähr 3 ½ Stunden vor uns. Wir bedanken uns für das gelungene Treffen, vor allem bei Marijke und Simon, und freuen uns schon jetzt auf ein frohes Wiedersehen in 2019.

Mit besten Grüßen aus Bad Neuenahr-Ahrweiler  
Martina und Uwe Brogsitter



Wij danken iedereen voor de gezellige middag en vooral Marijke en Simon voor de organisatie. Wij verheugen ons op een weerzien in 2019.

Met een vriendelijke groet uit Bad Neuenahr-Ahrweiler,  
Martina en Uwe Brogsitter

Christine Burchard (links) nam helaas afscheid van de club



# Rondje Portugal

## 4 tot 12 okt 2018



Strak blauwe lucht - temp rond de 25 graden even een koffie stop

**Aankomst: Porto**  
**Vertrek: Faro**  
**Afgelegde kilometers: 1450 in 7 rijdagen**

**verslag Tom Gatsonides**

**Deelnemers:**  
**Henk & Joan Sonnenberg - Bentley**  
(en de organisatoren van deze rit)  
**Harm & Els Altena - Bentley**  
**Eric & Ingrid van Dijk - Alvis**  
**Martin & José Aldering - Alvis**  
**Tom & Rosalie Gatsonides - Alvis**

Heerlijk, na een late vlucht van Amsterdam naar Porto werden we met een taxi in het stikke donker naar ons eerste hotel de Pousada Mosteiro de Santa Marinha gebracht. Daar rond 22 uur toch nog aan de dis. Lokale gewoontes om heel heel laat gewoon te gaan eten zodat je zeker met een vol gevoel de nacht in gaat. Sommige laaglanders blijven er dan ook de gehele nacht van "genieten"! Zowel het eten als de wijnen van onberispelijke ja zelfs top kwaliteit. De toon voor de komende dagen werd aldus gezet. Bravo dat belooft wat! Bij ontwaken stonden de auto's keurig in gelid opgesteld voor het hotel op ons te wachten. "Standaard?" werk en

service van transporteur vriend Erwin de Lange. Hulde! We konden starten. Even lokaal de benzine voorraad op peil brengen en daar gaan we. Niet als aan een treintje achter elkaar maar wel bij elkaar in buurt. Wel zo gezellig en veilig. Voorop de uitzetters voornamelijk om de diverse bijzondere locaties te "spotten" en eventuele stops voor een kop koffie of iets cultureels te regelen. Niet overdrijven die bijzondere bezichtigingen want we deden dat gewoon vanuit de auto. Wel met commentaar of notities die het routeboek vermelden. Veel voorbereidingswerk van Joan en Henk waar zonder meer de computer veelvuldig bij gebruikt is. Wat een werk!!! We hebben dan ook over de mooiste binnenwegen gereden met veel bezienswaardigheden. Er werd trouwens van de heden ten dage bekende moderne hulpmiddelen behoorlijk veel gebruik gemaakt. Wat te denken van een soort competitie door vier foto's die Joan onderweg maakten - bij aankomst van het avond hotel via WhatsApp aan ons doorgaf en wij dan moesten identificeren/raden waar die foto's gemaakt werden.

Het start hotel waar de auto's keurig waren afgeleverd.

Overleg van de uitzetters Henk & Joan met José wat nu de mooiste route zal zijn.





Een geweldig idee om de discussies op gang te krijgen ondanks de officiële regel dat er niet onderling overlegd mocht worden. Maar begrijpelijk dat er niet echt een klassement werd bereikt maar wel veel samenhang! Top ook qua route controle een goede oplossing dit "fotosysteem"

We hebben ook een avond niet in het hotel gegeten maar in een klein lokaal restaurant. Hier ook weer een bijzondere ervaring; in een soort wijnkelder was een restaurant met ca 10 tafeltjes. Een wijnkaart bestond niet. Langs de muren waren de rekken vol gevuld met diverse soorten wijn.

Aan iedere fles hing een kaartje met informatie en prijs. Als je dan met een groep van 10 mensen bent waarvan de meeste "wijnliefhebber" zijn is het begrijpelijk ??? dat er snel diverse wijnen op tafel staan en er onderling vergeleken werd wat men nu als "lekkerst" kon kwalificeren. Ook hier weer competitie waar we niet helemaal uitkwamen wie er nu "gewonnen" had.



*Met de zee op de achtergrond konden de navigators even uitwaaien. Wat een enthousiasme!*

*Boven op een heuvel weer zo'n authentiek dorpje - genieten van de rust, weer en lokatie.*

*Lunchen tussen de wijnranken op een geweldige lokatie.*

*Ook de culturele behoeftes komen aan hun trekken alhoewel Tom hier het standbeeld weer even rechtop moet zetten.*

*Linksonder: beide Alvissen op de onverharde kustweg langs de oceaan.*

*Onder: parkeren op de binnenplaats van Pousada Cascais, wat een prachtig gezicht en luxe.*

Maar de lol was enorm! Na acht nachten in verschillende hotels geslapen te hebben was het weer een bijzondere ervaring dat we bij de finish in het huis van organisators Henk en Joan arriveerden. Top lokatie met voldoende slaap plek voor een ieder. Hier hebben wel onze eigen maaltijden bereid. Volop genietend van de lokale ingre-



*De auto's moesten wel hard werken om stijle en zeer nauwe weggetjes te berijden, zwaar voor de vooroorlogse auto's - langzaam omhoog bij plus 28 graden vraagt om warmteproblemen. Maar dan krijg je wel voldoening met het resultaat.*

diënten en de BBQ mogelijkheden van het huis. Gezamenlijk activiteiten geven weer hoe het een absolute bevoorrechte positie is om met gelijk gestemden zo van je voor oorlogse auto te kunnen genieten. Onze auto's hebben het gelukkig goed gedaan en zonder noemenswaardige vuile handen werd de finish door iedereen gehaald. Wel zal er weer een grondige winter servicebeurt gegeven moeten worden, maar dat is na die vele geniet kilometers niet verwonderlijk.

Rest te melden dat transporteur Edwin weer keurig de auto's kwam opladen en vier dagen later in NL bij ons thuis (3000km!) afleveren. Wat heerlijk zo'n transport mogelijkheid met die geweldige persoonlijke service. Wij met de taxi naar het vliegveld en na drie en half uur vliegen terug op vaderlandse bodem. Moet gemeld worden dat er een orkaan waarschuwing gegeven werd voor juist onze vertrek datum. Dat risico wilden we niet nemen en wij boekten allemaal voor de zekerheid maar een vlucht die een dag eerder vertrok.



Ook dat zijn weer die moderne mogelijkheden waar we nu mee te doen hebben. Soms heel praktisch, maar wel met een onrustig haastig gevoel tot gevolg. Rest me te melden dat we vooral door de geweldige voorbereidingen van Henk en Joan intens genoten hebben van het land Portugal met al zijn culturele erfgoed en heerlijke wijnen en lokale (veel vis) spijzen. En dat allemaal in "ons" gezamenlijk Europa. Andere levensstijl maar voor vakantie's op deze manier - TOP!



# Restauratie Alvis TD 21 - DEEL 3

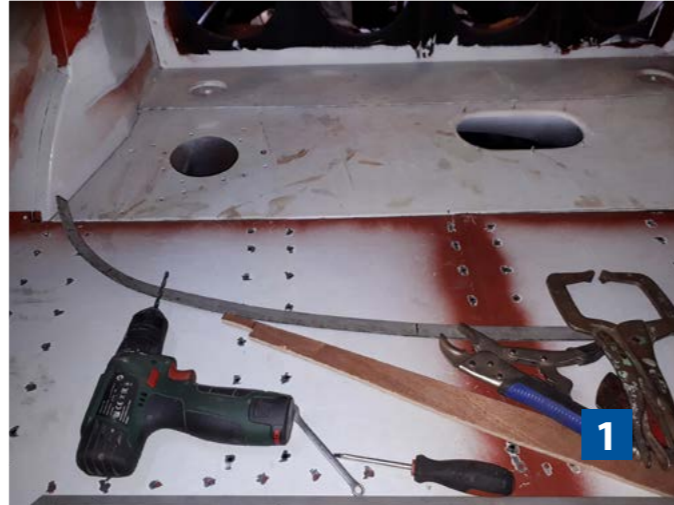
## chassis nr. 26173

door Hans van der Meijden

november 2018

Het herstel van de carrosserie vordert gestaag. De kofferbodem en de binnenschermen zijn ingelast (FOTO 1). De achterkant is weer zoals het hoort, zie foto voor en na behandeling (FOTO 2 en FOTO 3). De bodem onder de voorstoelen is toch ook uitgeslepen en wordt gedeeltelijk vernieuwd (FOTO 4). De reconstructie van binnen en buitendorpels is in volle gang (FOTO 5) en dat geldt ook voor de A stijl. Na het uitslijpen van het plaatwerk is nu goed de houten A stijl te zien (FOTO 6).

Inmiddels ben ik zelf bezig met de demontage van de motor en de automatische versnellingsbak. Eerst alle losse delen eraf geschroefd zoals dynamo, startmotor, spruit-



stukken, onderbreker, versnellingsbak enz. De automatische bak bestaat uit 2 delen de bak met "belhouse" en de koppelmvormer. De bak ging gemakkelijk los, de koppelmvormer viel tegen, ik zag in eerste instantie niet hoe die aan het vliegwiel vastzat. Hiervoor moeten een

aantal bouten los gemaakt worden die alleen met een goed passende steeksleutel bereikt kunnen worden vanaf de onderkant, nadat eerst borgplaatjes terug gevouwen zijn. Er zit een gat in de motorplaat aan de achterkant van het blok waardoor de bouten eruit gehaald kunnen worden.

(FOTO 7 en FOTO 8). Ik moest eerst op zoek naar ander gereedschap want de sleutels en doppen in inch maten die ik had waren net even anders dan wat ik nodig had, dit bleek BSW te zijn en die waren in Nederland moeilijk te vinden. Ik kon ze kopen bij Blankers unusual classics in Est (bij Tiel).

Het bleek dat de bouten van de cilinderkop een grotere kop hadden dan die van de TF 21 die ik in 2002 demonteerde. Ik moest dus ook weer een andere U-vormige sleutel maken om later de kopbouten met het juiste aantrekmoment te kunnen aanhalen. De hiervoor nodige dop vond ik ook bij Blankers.

Het loshalen van de cilinderkop ging moeizaam.

Wekenlang inspuiten met kruipolie hielp niet echt. Uiteindelijk heb ik met een schoenmakersmes en hamer een kleine kier tussen blok en kop kunnen maken. Hierdoor kon ik nylon band schuiven waarmee goederen op pallets vastgezet worden. Van dit nylon band 2 lussen gemaakt waardoor ik een stalen buis kon steken die ik vervolgens met de heftruck kon optillen. Hierdoor kwam het hele gewicht van het motorblok aan de cilinderkop te hangen (FOTO 9 en FOTO 10). Nu voorzichtig met een zware



hamer en drevel tegen de aangegoten nokken kloppen en met lange koevoet wrikken op een plaats waar dit geen kwaad kan, en ja hoor de kop kwam langzaam los. Nu kon de krukas poelie en de voorste motorplaat eraf en vervolgens het carter, hierin vond ik een grote hoeveelheid smurrie die er met een plamuurmes uitgeschept moest worden

Wordt vervolgd.



# Ter leering ende vermaeck

## Carburatieproblemen bij een TA21 na revisie van de motor

Hans Noordhoek

**In Triangel 103 uit 2015 heb ik een algemeen artikel geschreven over het afstellen van SU-carburateurs. Ik beloofde toen een vervolg over het probleem om mijn Alvis na de motorrevisie weer goed lopend te krijgen. Welnu, hier is dat vervolg.**

De motor van mijn Alvis TA 21 liep altijd uitstekend. De gereviseerde dubbele SU-carburateurs hebben daar ook zeker aan bij gedragen. Voor de motorrevisie had ik al bij Burlen Fuel Systems gewoon een complete set gekocht met alles wat volgens hun standaard bij mijn TA 21 hoorde. Ik hoorde echter wel een tikje in de motor en hij dieselde regelmatig wat na ook bij het tanken van superbenzine. Ik heb daarom de motor van mijn TA 21 geheel laten reviseren en er meteen een dikkere kop op gezet om de compressie wat te verlagen, zodat ik weer op Euro 95 kon rijden.

Na de revisie ben ik natuurlijk begonnen met rustig inrijden. Niet harder dan 70 km/hr en goed warm rijden. Alles leek goed te gaan, de motor liep als een zonnetje. Na de nodige kilometers kwam toch het moment om de snelweg op te gaan en de snelheid wat op te voeren. Het is maar goed, dat ik geen hartklachten heb, want bij 110 km/hr een daverende klap. Gas meteen los gelaten en de auto naar de vluchtstrook laten uitlopen. Daar aangekomen bleek de motor tot mijn verbazing nog rustig en prima stationair te lopen. Na even zelf tot rust komen, ben ik toch maar gewoon naar huis gereden. Storing zoeken is eigenlijk een hobby van me dus in alle rust ben ik gaan analyseren wat dit nu wel geweest kon zijn. Het was voor mij duidelijk niet mechanisch, want alles functioneerde nog normaal en het was dus waarschijnlijk een explosie in de uitlaat. Vele oorzaken heb ik bedacht en uitgeprobeerd. Een zeer vermoeiend proces dat me meerdere maanden heeft gekost. Gelukkig loopt hij weer als van ouds.

Voor mij waren er in hoofdlijnen twee mogelijkheden

### 1. Ontsteking

### 2. Mengsel

Ik ben met de ontsteking begonnen, want de carburatie was voor de revisie toch altijd goed geweest, dacht ik.

### 1. Wat kan er zo al fout zijn bij de ontsteking:

#### a. Condensator

Bij een kapotte condensator wordt de vonk bij hoge toeren en veel gas steeds slechter. Condensatoren hebben een beperkte levensduur en dat ze er nog goed uitzien zegt niets. De mijne was al vele jaren oud en het leek logisch die te

vervangen. Via Anglo Parts NR. 081.717 Na montage van een nieuwe, geen verschil.

#### b. Bougies

Voor bougies geldt bijna het zelfde, ook deze gaan het eerst bij veel gas problemen geven als de isolator middenin is gebarsten of te vuil is. Type NGK 90. Na montage van nieuwe, geen verschil.

#### c. Vervroeging

Als de vacuümvervroeging niet functioneert dan blijft de ontsteking altijd op volle naontsteking functioneren. Het membraam in de vacuümcylinder scheurt na lang gebruik, maar ook het zeer dunne leidinkje naar de carburateur kan lek zijn. Beide zorgen ervoor dat er niet vervroegd wordt. De vervroeger is vernieuwd via British Vacuum Unit type 419070 en het leidinkje gecontroleerd. Na montage van een nieuwe, geen verschil.

#### d. Bobine

Bobines kunnen ook stuk gaan. Het effect merk je pas na enige tijd als de bobine warm is geworden. Bij gas geven valt dan de ontsteking weg. Mijn bobine was in orde.

Kortom de ontsteking was het dus niet, dan maar zoeken in de carburatie.

## 2. Wat kan er zo al fout zijn bij het mengsel:

### a. Vlotterniveau

Het niveau in de vlotterkamer kan van invloed zijn op het mengsel, zeker als je beide sproeier zo veel mogelijk gelijk wil afstellen. Bij mij was één vlotter lek en dus wat zwaarder dan de ander. Nieuwe vlotter besteld bij Burlen en na montage en afstellen geen verschil.

### b. Benzinepomp

Mijn benzine toevoer werd verzorgd door een elektrische SU-pomp. Af en toe sloeg deze wel eens over dus een nieuwe gekocht. Type AUA 25. Na montage geen verschil. Het model hoorde eigenlijk bij een Morris Minor dus zou te klein kunnen zijn qua capaciteit, hoewel ik er al jaren mee reed. Na overleg met Anton Brouwers toch maar een Hardi pomp CB2981 gekocht, die ruimschoots de capaciteit haalt. De twijfel aan de pomp is nu weg, maar verder weinig verschil.

### c. Sproeiernaalden

De carburatie was ingesteld volgens de standaardmethode, dus bij stationair toerental. Ten slotte ga je aan alles twijfelen. Er waren tijdens de carburateurrevisie nieuwe naalden van het type ES gemonteerd. Volgens alle Alvis boekjes en voorschriften, die heb ik er vele, het goede type.

Tot ik bij het doorbladeren van oude service sheets van Alvis de volgende informatie tegenkwam:



### Extracts from Alvis Ltd Data sheet 3L/22 1954

#### Compression Ratio.

With the introduction of fuel with a higher octane rating in Britain, it was found that the compression ratio could with advantage be raised from 7,1 to 8,1. Without causing roughness in the engine, greater power and better fuel consumption can be obtained.

The 8,1 compression ratio is achieved by machining 3/32" from the face of the cylinder head, though this is an operation which we prefer to be carried out at our works. This is an alteration which should only be made where a fuel of at least 78 octane by method or 84 octane by research method is available.

#### S.U. Carburettors.

This type of carburettor was introduced early in 1952 as it has certain advantages particularly where a high grade fuel is not obtainable. The chief advantage is that better slow running can be obtained in heavy traffic conditions. Cars fitted with Solex carburettors can be converted to the twin S.U. arrangement, and details and cost will be provided on application. (With present day fuels, the original Solex carburettors should be satisfactory with the original size jets). Correct needles for S.U. carburettors are, ES for engines of 7:1 compression ratio and CE for engines of 8:1 compression ratio.

The auxilliary carburettor for cold starting is operated by a thermostatic switch fitted at the rear of the cylinder head, and by a switch on the instrument panel which will over-ride the thermostatic switch only when temperature is low enough to bring that switch into operation. It is always difficult to design an automatic cold start device which will meet all conditions.

Kortom er is dus kennelijk een relatie tussen het naaldtype en de compressieverhouding en die had ik door de dikkere kop stevig verlaagd. De huidige kop is 5 mm dikker dan de kop die er op zat voor de revisie. Bij een lagere compressie hoor je een rijker mengsel te hebben. Deze informatie paste prima bij mijn probleem.

De in het servicesheet van Alvis beschreven ES-naald voor lage compressie zat er echter in. Het Burlen boek gaf gelukkig de laatste informatie die ik nodig had. Voor een rijker mengsel mag je in plaats van type ES een naald type L monteren. Deze heb ik aangeschaft, gemonteerd en nu loopt mijn Alvis weer echt goed.

In onderstaand overzicht voor Alvis uit de Burlen-catalogus staan in de laatste 2 kolommen de naaldtypen voor Normaal en Rijk. Voor mijn TA21 dus ES en L. Deze informatie heb ik verder in geen enkele publicatie over of van Alvis kunnen vinden en het type CE is hier weer niet vermeld.

### Afsluiting

Het is een lang verhaal geworden. Bijna net zo lang als het oplossen van het echte probleem. Ik hoop, dat jullie er, bij het zelf zoeken van oplossingen voor je problemen, wat aan hebben.

### MODEL DETAILS

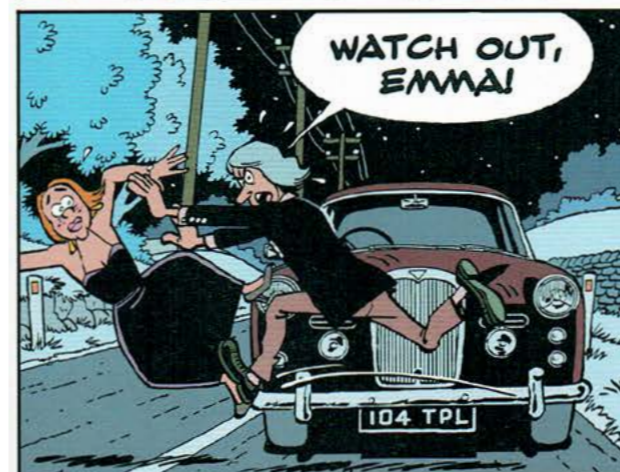
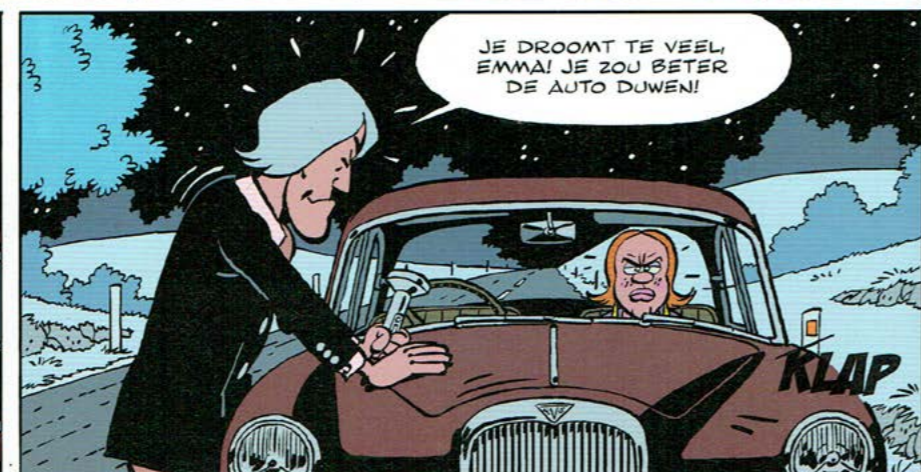
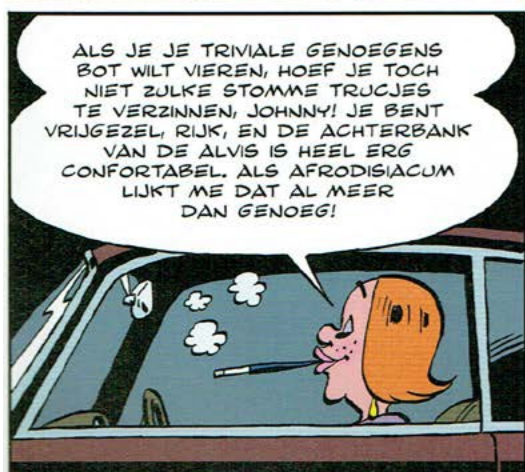
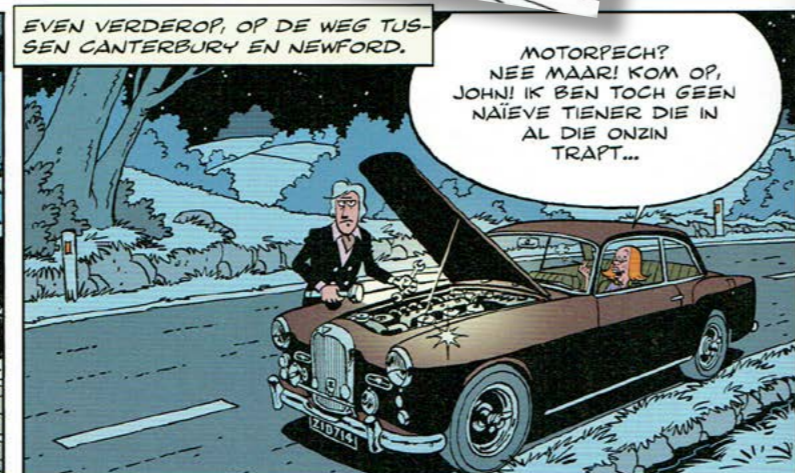
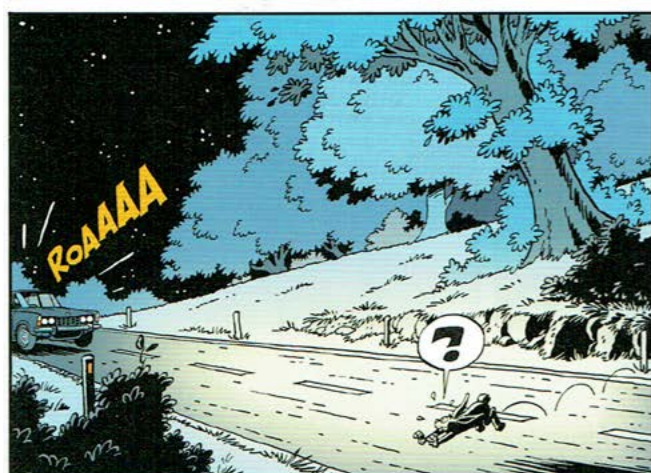
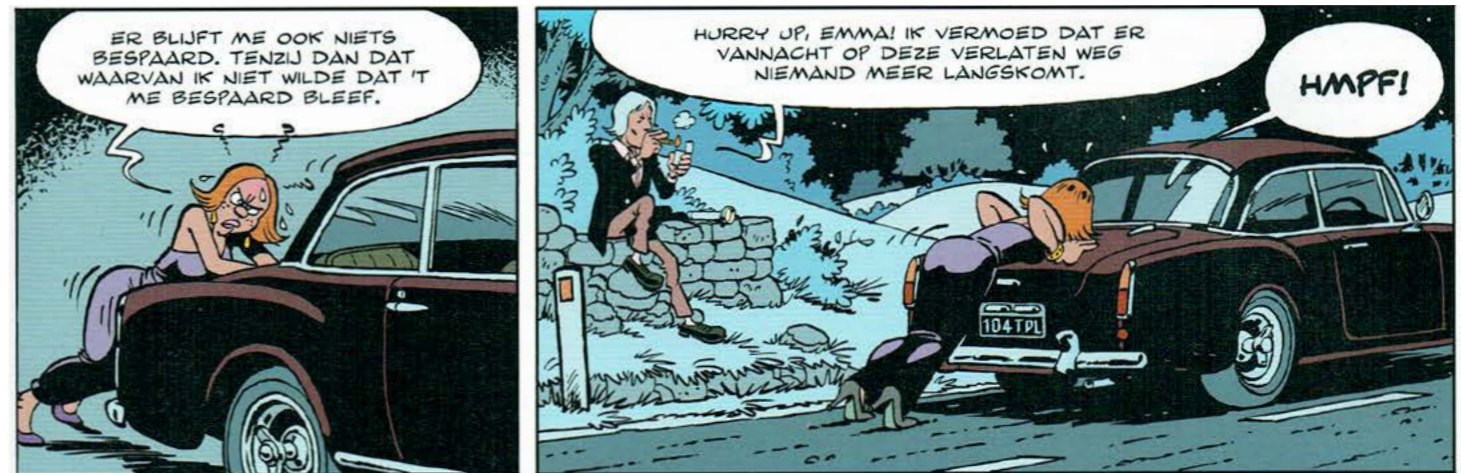
13.22 H.P. 12.70 4 CYL	1842	1938-39	AUC 378	1	D3	L	AUD 1132	DQ	61	
13.22 H.P. 12.70 4 CYL	1842	1938-39	AUC 385	2	HV4 Aux.	CO	AUD 1135	DT		
14 H.P. T.A. FOURTEEN 4 CYL	1892	1946-50	AUC 462	1	H4	CC	AUD 1110	CT	EJ	
14 H.P. T.B. FOURTEEN 4 CYL	1892	1948	AUC 511	2	H4		AUD 1070	BJ		
14 H.P. T.B. FOURTEEN 4 CYL	1892	1949	AUC 541	2	HV4 Aux.		AUD 1070	BJ		
14 H.P. T.B. FOURTEEN 4 CYL	1892	1950	AUC 541	2	HV4 Aux.		AUD 1132	DQ		
TA/TC 21 6 CYL	2993	1950-	AUC 592	2	H4 Th.		AUD 1166	ES	L	
TB 21 SPORTS 6 CYL	2993	1952	AUC 585	1	H6 Th.		AUD 1364	UA		
TC 21 1100 6 CYL	2993	1954	AUC 592	2	H4 Th.		AUD 1095	CE		
TD 21 6 CYL	2993	1959-63	AUC 908	2	HD6 Th.		AUD 1343	TA		
TD 21 6 CYL	2993	1963-64	AUD 128	2	HD6		AUD 1470	KA		
SERIES IV TF 21 6 CYL	2993	1965-66	AUD 226F	3	HD6 Th.	KA	AUD 1319	SC		
			AUD 226C		HD6 Th.	KA	AUD 1319	SC		
			AUD 226R		HD6 Th.	KA	AUD 1319	SC		



Captain Clifton moet een bizarre zaak oplossen in dit stripboek dat vol staat met prachtig getekende Engelse klassiekers, en jawel ... een Alvis komt er ook in voor! Helaas is er voor deze Alvis maar een korte en niet zo'n mooie rol weggelegd, zie de hierbij getoonde plaatjes.

Een leuk en goed getekend stripboek naar Belgische traditie dat bol staat van Engelse sfeer met zijn karakters, interieurs en landschappen. Very British indeed ...

TEKENINGEN: TURK  
UITGAVE 2017  
ISBN 978-90-5581-942-3



THE AUTOCAR, 7 MAY 1954

100



140

90



160

95



100



## Superlative!

As 'The Motor' says: "This is the way to go motoring! The new Alvis TC.21/100 offers delightful motoring with a maximum speed of 100 miles per hour, 85 miles per hour in third, and a petrol consumption of 22 miles per gallon at a constant 60 miles per hour. In traffic, it will amble quietly in top, or will leap away in its indirect gears in a manner which at first almost disconcerts by the ease with which it does it. Like all really good enthusiasts' cars, the TC.21/100 flatters the man who handles it."

**ALVIS TC21-100**

Price £1,285, plus Purchase Tax £536.10.10.



ALVIS LIMITED · COVENTRY

London Showrooms & Service Depot: 832 Finchley Road, N.W.11 · Sole London Distributors: BROOKLANDS OF BOND STREET, Mayfair W.1

AL48A



**Sandd**

Port betaald  
Port payé



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

Retouradres: A. Hillebrand 1015 GB 33h

