

# TRIANGEL

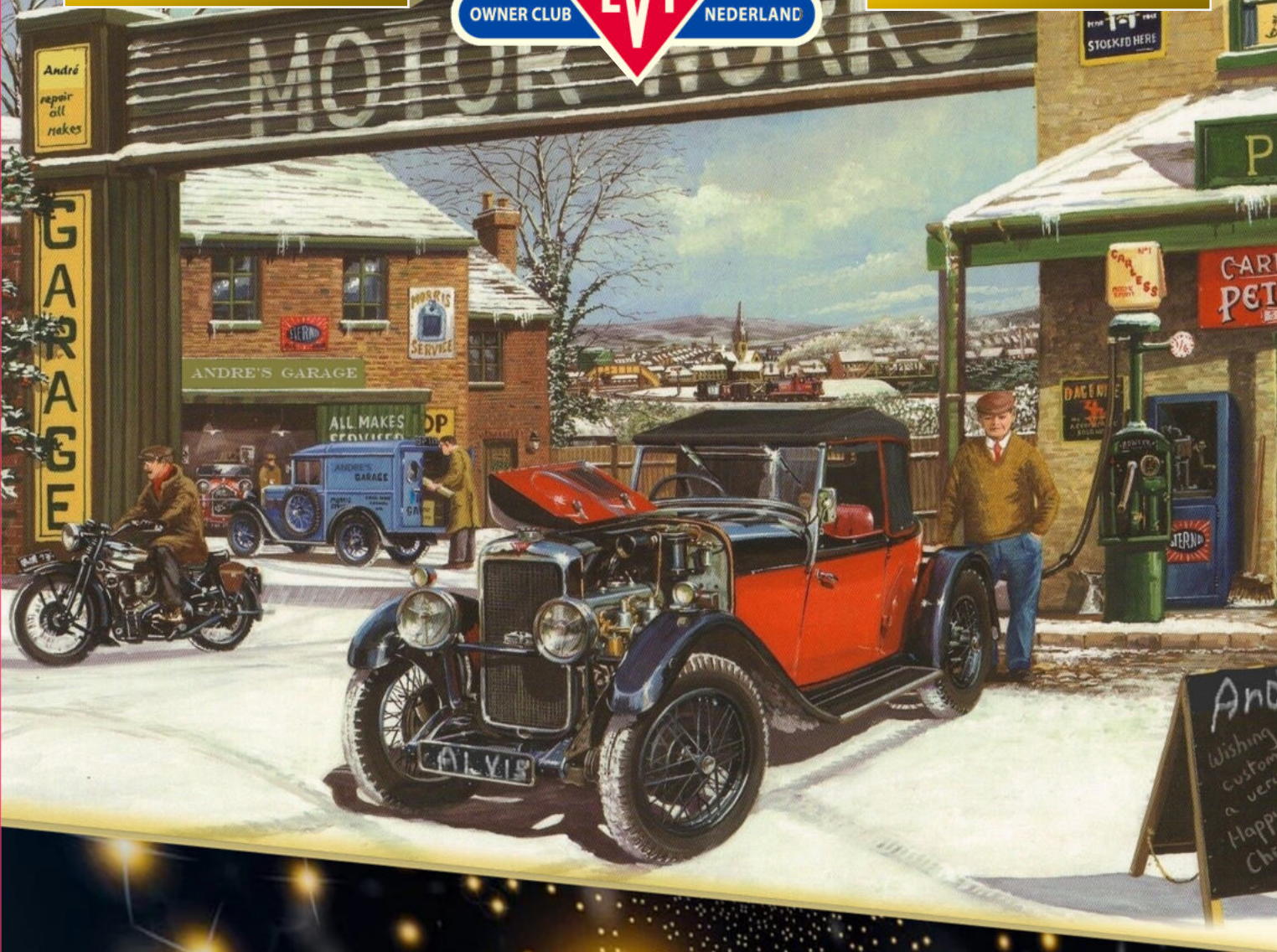
Power with beauty,

DECEMBER 2019



Speed with grace

EDITTIE 119



*Fijne Feestdagen en een Gelukkig Nieuwjaar*



**VOORZITTER:**

A.C. Brouwers  
Oostende 28,  
5702 NP Helmond  
tel.: +31(0)653217608  
voorzitter@alvisocn.com

**SECRETARIS:**

A. Hillebrand  
Brouwersgracht 33,  
1015 GB Amsterdam  
tel.: 020-6241692  
secretaris@alvisocn.com

**PENNINGMEESTER:**

R. van Tuijl  
Tasveld 14,  
3402 SK IJsselstein  
tel.: 06-36333159  
penningmeester@alvisocn.com

**AOCN bankrekeningnr.:**

ten name van AOCN. Den Haag, Nederland.  
IBAN: NL32ABNA0514076704  
BIC: ABNANL2A

**EVENEMENTENCOMMISSARIS:**

A.C. Brouwers  
evenement@alvisocn.com

**REGISTERSECRETARIS:**

T. Dommershuizen  
Nopperstraat 78  
2136 AK Zwaanshoek  
tel.: 0653135088  
register@alvisocn.com

**REDACTIE:**

Bestuur AOCN  
R. van Tuijl  
Tasveld 14,  
3402 SK IJsselstein  
tel.: 06-36333159  
redactie@alvisocn.com

**AANLEVEREN VAN KOPIJ: 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 fotobijschrift. Bewaar  
als .jpg file, grootte 300 dpi,(ca. 2600 pixels H. of B.)

Bij veel of grote foto's: Via [www.wetransfer.com](http://www.wetransfer.com)  
sturen naar: [redactie@alvisocn.com](mailto:redactie@alvisocn.com)

**WEBSITE: [www.alvisocn.com](http://www.alvisocn.com)**

3	<i>Chairman's Column</i>
4	<i>Van de Redactie</i>
4	<i>In Memoriam Yvonne van Tuijl</i>
5	<i>79. Internationales Turnier des Westens</i>
8	<i>Ervaringen met de Alvis TD 21</i>
9	<i>Alvis Coachbuilders deel 11</i>
10	<i>Restauratie Alvis TD 21 deel 5</i>
11	<i>Techno Tips</i>
13	<i>Het Alvis Jubileumboek</i>
15	<i>Vraag &amp; Aanbod</i>
16	<i>AOCN's High Tea 2019</i>
17	<i>De Tweede Alvis in 2015</i>
19	<i>Restauratie Alvis TA21, deel 1</i>
22	<i>Evenementenkalender</i>
23	<i>Poster The Autocar - Alvis</i>

*Inleveren kopij & foto's voor de  
volgende TRIANGEL no.: 120 ,  
Uiterlijk 1 MAART 2020*

## Chairman's Column

*Liebe Alvis-Freunde,*

*Eine Kolumne zu schreiben ist für mich normalerweise kein Problem. Es gibt viele Themen, die ich gerne zu Papier bringen möchte. Diesmal habe ich große Mühe, die richtigen Worte zu finden. Ich bin zutiefst erschüttert über den plötzlichen Tod von Yvonne van Tuijl. Durch den sehr intensiven Kontakt zu den anderen Vorstandsmitgliedern, darunter auch Rob als Schatzmeister und Mitglied der Redaktion, gab es auch regelmäßigen Kontakt zu Yvonne. Wenn Rob zur Beratung nach Helmond kam, begleitete ihn Yvonne oft. Während wir Männer mit AOCN-Angelegenheiten beschäftigt waren, machten die Frauen eine Shoppingtour im Zentrum von Helmond. Noch vor wenigen Wochen verbrachten Yvonne und Ellie einen Morgen im Herzen unserer Stadt. Und dann bekommst Du unerwartet die Nachricht vom Tod von Yvonne. Du wirst mit den Fakten konfrontiert und der Tatsache, dass jemand nicht mehr unter uns ist und du fängst an zu denken. Du kommst zu dem Schluss und entscheidest Dich, jeden kommenden Tag zu genießen. Es mag hart klingen, aber das Leben geht weiter. Nach ein paar Tagen hat Dich der Alltag wieder und Du fällst bald wieder in Dein altes Schema zurück. Wir werden Yvonne sehr vermissen. Der Tagesablauf von André Hillebrand wird derzeit bestimmt durch die Vorbereitung für die Alvis-Jubiläumsausstellung im Louwman Museum. Seine Idee, anlässlich des 100. Jahrestages von Alvis ein Buch zu veröffentlichen, nimmt Gestalt an. Was bisher als einfaches Paperback' (Taschenbuch!) gedacht war, führt heute zu einem Hardcover-Buch mit mehr als 120 Seiten. Zusammen mit Paul hat er ein schönes Buch mit interessanten Artikeln und vielen Bildern zusammengestellt. Es sei darauf hingewiesen, dass dies ohne die großzügigen Beiträge einiger Mitglieder des AOCN nicht möglich gewesen wäre. Dieses Buch wird während der Eröffnung der 100 Jahre-Alvis-Ausstellung präsentiert. Antoine und Loes haben am 24. November einen ausgezeichneten „High Tea“ hergerichtet. Mit 38 Teilnehmern (+ 3 Kinder) war es eine gut besuchte und sehr gelungene Veranstaltung. Das letzte Event in diesem Jahr ist die Eröffnung der "100 Jahre Alvis-Ausstellung" im Louwman Museum am 19. Dezember. Bitte notiert bereits jetzt in Eurem Terminkalender, dass die Mitgliederversammlung im nächsten Jahr am 2. Februar im Louwman Museum stattfinden wird. Dies ist gleichzeitig der letzte Tag der 100-Jahre-Alvis Ausstellung.*

*Ich wünsche Euch frohe Feiertage und ein gesundes und glückliches Neues Jahr.*

*Mit freundlichen Grüßen von Eurem Vorsitzenden*

*Anton*

Beste Alvis vrienden,

Het schrijven van een Column is voor mij meestal geen probleem, er zijn genoeg onderwerpen die ik graag aan het papier toevertrouw. Deze keer kost het mij meer moeite om de juiste woorden te vinden? Ik ben diep geschokt door het plotselinge overlijden van Yvonne van Tuijl. Aangezien er een vrij intensief contact is met de andere bestuurders, dus ook met Rob als penningmeester en lid redactie, was er ook regelmatig contact met Yvonne. Wanneer Rob naar Helmond kwam voor overleg, vergezelde Yvonne hem vaak en terwijl de mannen zich bogen over bestuurszaken, vertoefden de vrouwen in het centrum van Helmond. Nog maar een paar weken geleden hebben Yvonne en Ellie een ochtend in het stadshart (lees: winkels) van Helmond doorgebracht. En dan krijg je het bericht van het overlijden. Je wordt weer met je neus op de feiten gedrukt en gaat nadenken. Je neemt je voor om van elke dag die krijgt te genieten. Hoe hard het ook klinkt het leven gaat verder en van je goede voornemens blijft na een paar dagen niet veel over, je valt al weer snel terug in het oude patroon. Wij zullen Yvonne missen. André Hillebrand heeft een dagvulling aan het voorbereiden van de jubileum tentoonstelling in het Louwman Museum. Daarnaast krijgt zijn voornemen, om ter gelegenheid van het 100 jarig jubileum van Alvis, een boek uit te brengen ook steeds meer vorm. Wat gedacht was als een eenvoudige paperback uitgave mondt nu uit in een hardcover boekwerk met meer dan 120 pagina's. Samen met Paul wordt er een prachtig boek samengesteld met interessante artikelen en veel foto's. Hierbij dient vermeld te worden dat dit niet mogelijk zou zijn geweest zonder de gulle bijdrage van enige leden van de AOCN. Tijdens de opening van de 100 Jaar tentoonstelling zal het boek worden gepresenteerd. Antoine en Loes hebben voor ons op 24 november een voortreffelijke High Tea verzorgd. Met 38 deelnemers (+ 3 kinderen) een goed bezocht evenement. Rest nog de opening van de '100 Jaar Alvis tentoonstelling' in het Louwman Museum op 19 december. Noteer vast in je agenda dat de Algemene Leden Vergadering volgend jaar op 2 februari in het Louwman Museum zal plaatsvinden. Tevens is dit de laatste dag van de 100 Jaar Alvis Tentoonstelling.

Ik wens jullie hele fijne feestdagen en een gezond en gelukkig Nieuwjaar.

Met een vriendelijke groet van  
jullie Voorzitter,

## Van de redactie



Dit is de 2e Triangel die door Lesley Kunstt wordt opgemaakt.

De reacties op de vorige editie zijn, voor zover mogelijk in nr. 119 verwerkt.

Wij danken de schrijvers die ons van kopij hebben voorzien. Het is steeds weer een hele toer om het blad gevuld te krijgen. Wij zouden graag kunnen putten uit een voorraad aan tekst, om ook wanneer er minder aanvoer is het blad te kunnen vullen.

Het kan zijn dat je artikel niet in de eerst volgende Triangel wordt geplaatst, een goed teken is, omdat dat er dan genoeg tekst voorhanden is. We houden bij plaatsing zeker rekening met de actualiteit. Laat de lezers en de redactie niet in de steek en neem de pen ter hand!

Tekst wordt gepubliceerd zoals aangeleverd!

**Redacteur Triangel**

### In Memoriam - Yvonne van Tuijl

Op maandag 11 november kreeg wij een

bericht van Rob van Tuijl: 'Schrik niet, maar Yvonne is zojuist overleden' Yvonne, echtgenote van onze penningmeester, altijd aan de zijde van Rob, bij bijna elk evenement van de AOCN aanwezig, blijmoedig en gevat! Natuurlijk schrik je dan!

Zeker bij zo'n plotseling overlijden.

Rob heeft aangegeven geen behoefte te hebben aan persoonlijk of telefonisch contact.

Vele van ons hebben schriftelijk hun medeleven betuigd.

De crematieplechtigheid heeft in besloten kring plaatsgevonden.

Wij allen zullen Yvonne missen, en wensen Rob heel veel sterkte in deze moeilijke tijd.

Anton Brouwers Voorzitter,

Rob dankt iedereen voor de kaarten en berichtjes. Ze waren hartverwarmend.



## 79. Internationales Turnier des Westens

Op uitnodiging van Dr. Klaus Zepp, lid van de AOCN en voorzitter van de MAC 1904 Köln, namen wij op 6,7 en 8 september deel aan het 79. Internationales Turnier des Westens. We vertrokken vrijdag met mooi weer. Maar nog voor we aan de grens met Duitsland waren, gaf onze Alvis er de brui aan: een oververhitte motor dwong ons rechtsomkeert te maken. Aangezien de weersvoorspellingen voor het weekend niet al te best waren, besloten we dan maar op safe te gaan en de tocht



*MG ZB Magnette*

met Maggie, onze MG ZB Magnette, te maken. Via mooie secundaire wegen arriveerden we in de late middag in hartje Keulen bij ons hotel met uitzicht op de Kölner Dom. In de avonden was er een gezellig, informeel samenzijn in de naastgelegen Brauerei Früh. Onder het genot van een echt Kölsch biertje maakten we kennis met een aantal leden van de MAC 1904 en andere deelnemers aan het evenement. Zaterdagochtend was de start vanaf de Heumarkt. Ongeveer 65 old- en youngtimers van diverse makelij werden eerst gezegend (foto TDW01) en vervolgens begonnen (foto TDW02 - TDW03) we aan een tocht van +/- 200 kilometer door het prachtige Rheinland. Het was een afwis-



selende route, langs Rijn en Moezel bergop en bergaf. Onderweg waren er een aantal behendigheidspoeven en zoekopdrachten. Dat was voor alle teams een mooie uitdaging. Ons einddoel was het Land und Golfhotel Stromberg in Rheinland-Pfalz. Op deze prachtige locatie werden we 's avond onthaald op een feestavond met heerlijk eten, goede dansmuziek en een fantastische sfeer. De uitreiking van de prijzen liep als een rode draad door het avondprogramma: er waren o.a. prijzen voor de oudste deelnemer, de oudste auto, maar uiteraard ook prijzen voor de beste rallyrijders. Tot onze verrassing vielen wij 3 keer in de prijzen (foto TDW05). We kregen een trofee voor de beste buitenlandse equipe (al gebiedt de eerlijkheid te vermelden dat we de enige buitenlandse deelnemers waren), een trofee voor de 7e plaats in onze categorie en een tegoedbon voor de hoge score bij een van de opdrachten. Zondag stond een tourtocht zonder opdrachten op het programma. Onze



## 79. Internationales Turnier des Westens

teleurstelling dat we niet met onze Alvis hadden kunnen deelnemen was inmiddels volledig verdwenen: de regen viel met bakken uit de lucht en met onze Special zonder dak en ruiten hadden we deze tour nooit kunnen uitrijden! Via vaak spectaculaire wegen reden we noordwaarts naar Landgut Flamersheim, onder de rook van Euskirchen. Hier werd het mooie weekend afgesloten met een gezellige lunch en werd nog de trofee voor de mooiste auto uitgereikt. Daarvoor kwam onze Maggie niet in aanmerking, deze prijs ging terecht naar een



fraaie Bentley S1. In de vroege avond waren we weer thuis. We hebben genoten van een perfect georganiseerd evenement met leuke mensen en mooie oldtimers. Als het aan ons ligt, zijn we er volgend jaar weer bij!  
En dan hopelijk met onze Alvis!

**Ine en Jean Stijns**



## 79. Internationales Turnier des Westens

Auf Einladung von Dr. Klaus Zepp, Mitglied des AOCN und Vorsitzender des MAC 1904 Köln, nahmen wir am 6., 7. und 8. September am 79. Internationales Turnier des Westens teil. Wir sind am Freitag bei gutem Wetter losgefahren. Aber noch bevor wir die Grenze zu Deutschland erreichten, gab unser Alvis auf: Ein überhitzter Motor zwang uns zum Umdrehen,



MG ZB Magnette

also beschlossen wir, eine sichere Reise mit Maggie, unserer MG ZB Magnette, zu unternehmen, weil die Wettervorhersage für das Wochenende nicht allzu gut war. Am späten Nachmittag kamen wir über schöne Nebenstraßen in unserem Hotel im Herzen von Köln mit Blick auf den Kölner Dom an. Am Abend gab es ein gemütliches, ungezwungenes Beisammensein in der angrenzenden Brauerei Früh. Bei einem echten Kölsch-Bier trafen wir einige Mitglieder des MAC 1904 und andere Teilnehmer der Veranstaltung. Samstagmorgen



war der Start vom Heumarkt. Etwa 65 Alt- und Jungtimer verschiedener Marken wurden zuerst gesegnet und dann gestartet. Wir sind auf einer Strecke von ±200 Kilometern durch das schöne heinland gefahren. Es war eine abwechslungsreiche Route, entlang von Rhein und Mosel, bergauf und bergab. Unterwegs gab es eine Reihe von Prüfungen.



Das war eine schöne Herausforderung für alle Teams. Unser Ziel war das Land und Golfhotel Stromberg in Rheinland-Pfalz. An diesem schönen Ort wurden wir abends an einem Partyabend mit köstlichem Essen, guter Tanzmusik und einer fantastischen



Atmosphäre begrüßt. Die Preisverleihung war teil des Abendprogramm: Es gab Preise für den ältesten Teilnehmer, das älteste Auto, aber natürlich auch Preise für die besten Rallyefahrer. Zu unserer Überraschung haben wir 3 Preise gewonnen. Wir erhielten eine Trophäe für die beste ausländische Mannschaft (obwohl wir die einzigen ausländischen Teilneh-

mer waren), eine Trophäe für den 7. Platz in unserer Kategorie und einen Gutschein für die Höchstpunktzahl bei einem der Prüfungen. Am Sonntag stand eine Tour ohne Aufgaben auf dem Programm. Unsere Enttäuschung, dass wir mit unserem Alvis nicht teilnehmen konnten, war inzwischen komplett verschwunden: Der Regen strömte vom Himmel und mit



unserem Special ohne Dach und Fenster hätten wir diese Tour nie beenden können! Über oft spektakuläre Straßen fuhren wir nach Norden zum Landgut Flamersheim, unter dem Rauch von Euskirchen. Hier endete das schöne Wochenende mit einem schönen Mittagessen und die Trophäe für das schönste Auto wurde vergeben. Unsere Maggie war nicht teilnahmeberechtigt, dieser Preis ging an einen schönen Bentley S1 und am frühen Abend waren wir wieder zu Hause. Wir genossen eine perfekt organisierte Veranstaltung mit netten Leuten und schönen Oldtimern. Wenn es nach uns geht, sind wir nächstes Jahr wieder da! Und dann hoffentlich mit unserem Alvis!

**Ine und Jean Stijns**



# Ervaringen met de Alvis TD 21

Beste vrienden van de AOCN!

Mijn Alvis avontuur heeft ruim twee jaar geduurd, maar ik heb "Beryl" niet meer en wil dus mijn lidmaatschap van de Club opzeggen.



Hierbij een kleine uitleg en mijn ervaringen met de achtige TD21. Ik kocht de auto in het voorjaar 2017 van een goede vriend in Zuid Engeland, die er om financiële reden vanaf moest. De auto reed fijn, schakelde prachtig (vijfbak ZF, zelfde als in Maserati Sebring), de motor had een prachtige sonore grom, maar bij de eerste rotonde in the New Forest zat ik in de berm.. Het sturen is wat indirecter dan ik gewend was. Eenmaal aangekomen in NL de Vredestein classic banden vervangen door Dunlop Aquajet (heel goed), en bij EZ steering stuurbevestiging laten installeren. Met dezelfde hoeveelheid draaiing maar veel lichter gingen de rotondes een stuk beter! Wel viel tegen hoe het onderstel de neiging heeft over de voorwielen heen te rollen bij scherpe bochten, dus ik heb me aangewend bochten wat rustiger aan te snijden en dan rijdt het heerlijk Grote problemen heb ik gehad met het koelsysteem, en het is me niet gelukt om dit helemaal goed te krijgen. warmte en



langzaam (file-) rijden geeft de temperatuurmeter al angstaanjagende waarden aan. Bij de rit van Engeland naar NL in de zomer van 2017 hebben we de koppakking verloren, naar later bleek door grote temperatuurverschillen tussen de voor- en achterzijde van de motor. Ik heb

twee kundige mecaniciens, de eerste heeft het gehele koelsysteem gereinigd (dit was verstopt met vreemde vulmiddelen), de pijpen goed aangesloten (achterkant blok werd



nauwelijks bereikt) en de tweede heeft de radiator beter aangesloten en werkzaam gemaakt, en verdere aanpassing aan de koeling gedaan. Het grote temperatuurverschil voor/achter werd gemeten, en dat is nooit helemaal verdwenen. Toen kwam er een prachtige Bentley in Engeland in beeld, en de verkoper wilde daar de Alvis wel op inruilen. Na enige aarzeling heb ik dat gedaan, en in augustus 2019 ben ik met de Alvis terug naar zijn thuisland gereden door de tunnel. Met een gevoel van spijt, dat omsloeg in opluchting toen de motor kokend heet werd in de file voor de trein in Calais. Hierbij wat foto's van mijn avonturen! En hoe toevallig dat er bij de Clark & Carter naast 'mijn' Bentley een prachtige Graber stond...Met vriendelijke groet en veel succes met jullie mooie club,

Henk de Vries



**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 11 uit de serie betreft:  
HOLBROOK Ltd. Uit Wolverhampton.

In 1930 nam Sam Holbrook ontslag bij Austin waar hij salesmanager werkzaam was. Holbrook was een echte ondernemer en hij werd medevenoot in L. Taylor Ltd. Het bedrijf kreeg een nieuwe naam : Holbrook & Taylor Ltd. Het was een klein bedrijf waar voornamelijk carrosserieën voor bussen en vrachtwagens werden gemaakt. Sam Holbrook had echter andere plannen. Hij huurde een stand op de Olympia autoshow en presenteerde daar een Hillman "all-weather" saloon en een Invicta sportsman's "saloon. De Hillman bleek een succes te zijn en verschaftte werk voor een langere periode. Men bouwde echter ook nog steeds carrosserieën voor autobussen op het chassis van zowel Chevrolet en Ford. Er werd een luxe bus gebouwd, de "Bella Vista" zelfs voorzien van een toilet! In 1933 stapte de Taylor-familie uit het bedrijf en werd de naam gewijzigd in Samuel Holbrook Ltd. Het goede contact met Hillman werd voortgezet en later kwam er ook een nauwe samenwerking met Alvis tot stand, die zou duren tot de sluiting van Holbrook in 1938. Holbrook maakte degelijke standaard ontwerpen voor de saloon carrosserieën van de Silver Eagle, de Firefly en de Firebird. Dit model werd voor Alvis de "Dorchester" genoemd, maar hetzelfde ontwerp ging voor Vauxhall als "Suffolk" en voor B.S.A. als "Varsity" over de toonbank. Het model was een succes en werd later ook gebruikt voor Lanchester, Crossley, Wolseley en Standard. Kennelijk een "one size fits all" ontwerp! De samenwerking met Alvis breidde zich uit: ook de Crested Eagle, de Silver Crest en de 4.3 werden van saloon carrosserieën voorzien. Ondanks dat Holbrook vanwege zijn kwaliteit ook approved coachbuilder "voor Rolls Royce is geweest gingen de zaken niet goed. Het bedrijf moest in 1938 de poorten sluiten, en de 258 gefabriceerde saloons bestaan nu nog slechts 6 exemplaren!

*1930 kündigte Sam Holbrook bei Austin, wo er als Verkaufsleiter tätig war. Sam war ein Unternehmer und wurde Teilhaber in dem Unternehmen L. Taylor Ltd. Die Firma wurde in Holbrook & Taylor Ltd. umbenannt. Es war ein kleines Unternehmen und es wurden damals hauptsächlich Karosserien für Busse und Lastwagen hergestellt. Aber Sam Holbrook hatte andere Pläne. Er präsentierte sich sofort auf der Olympia Automesse und zeigte einen Hillman "Allwetter" Saloon und einen Invicta Sportsman's "Saloon. Der Hillman erwies sich als Erfolg und brachte Arbeit für die kommenden Jahre. Gleichzeitig stellten sie weiterhin Busse auf Chassis von Chevrolet und Ford her, darunter einen Luxusbus, den "Bella Vista" mit einer richtigen Toilette im Heck des Busses! 1933 verließ die Familie Taylor das Unternehmen und der Name wurde in Samuel Holbrook Ltd. geändert. Die gute Beziehung zu Hillman blieb und wenig später wurde eine enge Beziehung zu Alvis aufgebaut, die bis zum Ende des Unternehmens im Jahr 1938 andauern sollte. Holbrook fertigte ein Standard Modell, einen soliden Saloon für den Silver Eagle, Firefly und den Firebird. Dieses Modell hieß für Alvis "Dorchester", aber mit dem gleichen Design hieß es für Vauxhall "Suffolk" und für B.S.A. wurde es zur "Varsity". Das Modell war ein Erfolg und wurde später auch für Lanchester, Crossley, Wolseley und Standard eingesetzt. Anscheinend ein "one size fits all" Design! Die Zusammenarbeit mit Alvis wurde erweitert, der Crested Eagle, Silver Crest und 4.3 wurden ebenfalls mit Saloon Karosserien ausgestattet. Obwohl Holbrook wegen seiner Qualität auch für Rolls Royce "approved coachbuilder" war, führte das nicht zu einem kommerziellen Erfolg. Das Unternehmen musste 1938 seine Türen schließen.*

*Maarten Ten Bos*



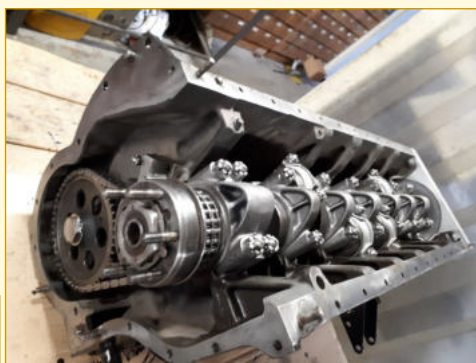
*de Hollbrook Silver Eagle- 4 Light Saloon uit 1935 van ons clublid Jörn Hackländer.*

# Restauratie Alvis TD 21 deel 5 September 2019

In de afgelopen zomermaanden heeft Ab het chassis zo goed als klaar gemaakt, de wielen zijn gepoedercoat, nieuwe Vredestein sprint banden gemonteerd, remmen vernieuwd alle rubbers van de wielophanging gemonteerd. Het ziet er weer als nieuw uit.



De Borg & Warner automatische versnellingsbak bleek toch ook goed versleten en is door Startrans volledig gereviseerd inclusief de koppelvormer. Hiervoor heeft dit bedrijf een aparte afdeling. Deze foto toont de onderdelen die zijn vervangen. Het werk aan de motor vordert



malen in de reinigingsmachine geweest en alle oliekanalen ook waar mogelijk nog handmatig grondig schoongemaakt. De distributieketting en de kettingspanner zijn vernieuwd. De nokkenas lagers waren nog goed, zelfs beter dan de nieuwe die ik al had laten komen. Deze bleken buiten de tolerantie te zijn, dus die gaan ook terug. Het blok heb ik nu weer in de werkplaats om alle



losse onderdelen weer te monteren en alles netjes in hitte bestendige zwarte verf te schilderen. De dynamo is door een specialist gereviseerd, de startmotor bleek te versleten, de collector kon niet meer afgedraaid worden. Het was dus dé gelegenheid om een Powerlite startmotor te bestellen. Holden bleek de laagste prijs te vragen (GBP 168,50 excl. BTW en vrachtkosten). Voordeelen van deze moderne startmotor zijn o.a.: veel sterker, helft van het stroomverbruik, veel lichter gewicht, montage zonder aanspassin-

gen, dus kan ook weer origineel gemaakt worden en last but not least het tandwiel grijpt aan op de andere kant van de starterkrans die nog onbeschadigd is. Met de cylinderkop is het revisiebedrijf nog even bezig, de in Engeland gekochte klepgeleiders bleken geen goede passing te hebben, ook die moesten retour en zijn inmiddels opnieuw geleverd en gemonteerd maar dat kostte weer enkele weken voor dat je weer verder kan. Zodra de nieuwe kleppen ingeslepen zijn kan ik de



nieuwe dubbele klepveren er in gaan zetten en de kop er weer opzetten. Nu wacht ik nog op de oliepomp waarover ik al eerder berichtte. Zodra die gemonteerd is kan ik de onderkant dicht gaan maken met motorplaat, carter, tussenplaat e.d. met vloeibare pakking. Ab raadde mij aan om hiervoor Easy Gasket van Innotec te gebruiken. Dat heb ik dan ook besteld. Na alle tegenvallers die soms wel ontmoedigden breekt nu een periode van opbouw aan waardoor je er weer zin in krijgt. Wordt vervolgd.

**Hans van der Meijden**



ook gestaag. De krukas is geslepen en gebalanceerd de overmaats zuigers zijn gemonteerd met nieuwe lagers. Dit ging niet zo vlot want van de 6 nieuwe zuigers die ik uit Engeland had laten komen waren er 2 die te veel afweken van het gewicht van de andere 4. Dus terug ermee.



Hiervoor nieuwe gekregen en nu zijn alle zuigers met drijfstanen gelijk in gewicht. Het blok is diverse

# “Auxiliary Enrichment Carburetter”

Deze extra carburateur is onder anderen geïnstalleerd op de drieliter motoren met twee carburateurs. Op de foto is hij nog net



te zien tussen de voorste carburateur en de lucht aanzuigbuis als zwart kunststof kapje. Aangezien de werking hiervan bijna die van een gewone carburateur is, kunnen we hier eigen ook spreken van een motor met drie carburateurs. In dit artikel spreek ik dan ook over een startcarburateur en geen choke. Tevens zal ik U het doel, de werking en de afstelling uitlegen.

**Doel** De start carburateur is hoofdzakelijk bedoeld om makkelijker koud te kunnen starten, maar hij kan ook gebruikt worden om bij volle belasting het mengsel iets te verrijken.

**Bediening** De startcarburateur wordt ingeschakeld door een schakelaar op het dashboard. Uitschakelen gebeurde oorspronkelijk automatisch door een thermostatische schakelaar, gemonteerd in de kop van de motor. Tegenwoordig is die meestal overbrugd en zet men de startcarburateur aan en uit met de hand.

**Hints en tips uit de praktijk**

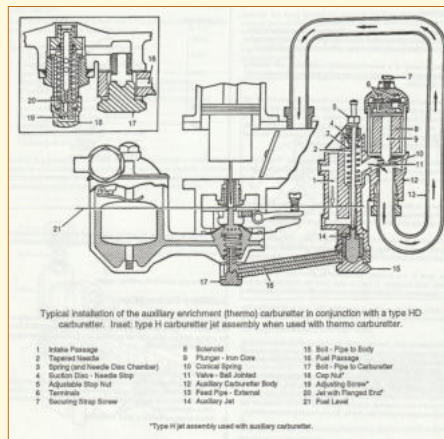
**1.** Je vergeet de choke af te zetten als de thermoschakelaar is overbrugd, wat meestal het geval is. Los van een verhoogd stationair toerental, merk je daar tijdens het rijden weinig van behalve een hoog benzine verbruik. Dus let op.

**2.** Je zet de choke te vroeg af. Weer inschakelen met de bedieningsknop gaat niet. De aanzuiging van uit het inlaat spruitstuk houdt de klep(11) vast. Kort plankgas geven (het vacuum valt even weg) met ingeschakelde startcarburateur lost dit op.

**3.** Er loopt benzine uit de opening bij 1 Dit betekent meestal, dat het vlotterniveau in de normale carburateur te hoog is. Zie de lijn 21 op de tekening.

**4.** Starten bij koude motor en ingeschakelde start carburateur moet met weinig gas geven. De start carburateur verzorgt het mengsel zelf wel. In tegenstelling tot een normale choke klep wordt bij dit systeem het mengsel armer als je start met gas er op.

**Werking** Deze alinea is voor de technici onder ons. Nummers verwijzen naar de tekening.



De startcarburateur is bevestigd aan één van de gewone carburateurs (16 en 17) en zit er bij twee carburateurs tussen in. Hij bestaat uit een elektromagnetische klep (8 t/m 11) en een sproeiernaald (5) net als in een SU carburateur en hij krijgt zijn benzine van uit de normale carburateur. Als de klep via de schakelaar in het dashboard bediend wordt gaat klepje 11 omhoog en wordt via de buis (zie de pijlen) lucht aangezogen naar het inlaat

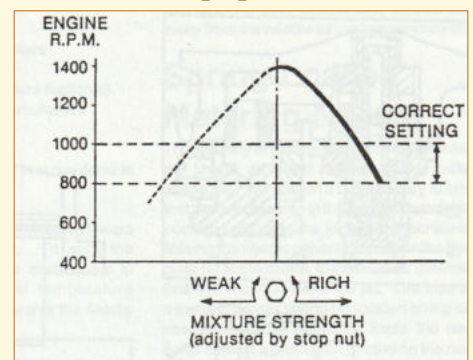
spruitstuk via de inlaat van de startcarburateur bij 1. De onderdruk die hierdoor ontstaat in de startcarburateur zorgt ervoor, dat benzine wordt aangezogen via de sproeier (14) en dat de sproeiernaald (2) tegen de veerdruk (3) in naar beneden wordt gezogen. Hierdoor wordt de doorlaat van de sproeier (14) kleiner gemaakt. Het werkt net als een gewone SU carburateur, maar dan wel andersom. Bij meer onderdruk gaat de naald omlaag in plaats van omhoog. Bij lage toerentallen (starten) zal de onderdruk in het inlaatspruitstuk ook laag zijn, de naald dus weinig aangetrokken worden en het mengsel rijk zijn. Start de motor dan stijgt de onderdruk in het inlaat spruitstuk, zakt de naald naar beneden en wordt het mengsel minder verrijkt. Deze beweging is goed te zien bij lopende motor en ingeschakelde start carburateur dan kan je bij gasgeven de kop van de sproeiernaald, die boven de stelmoer(5) uit steekt op en neer zien gaan.

Tot zover deze korte technische uitleg voor de geïnteresseerde technici

## Afstellen

Afstellen doe je met een warme motor die stationair en rustig loopt.

**1.** Zet de startcarburateur aan met de schakelaar en geef kort even gas om de klep(11) te lichten (zie hints en tips punt 2)





## “Auxiliary Enrichement Carburetter”

2. De startcarbureteur in nu in werking en de motor gaat vermoedelijk sneller stationair lopen.
3. Het afstellen gaat met moer 5 op de tekening. Deze moer zit boven op de startcarbureteur en wordt als het goed is geborgd door een verende clip.
4. Op de grafiek kan je zien hoe te werk te gaan. Ik stel voor de moer (5) eerst rechtsom te draaien tot de motor normaal loopt. Dit is om zeker te zijn, dat je goed begint.

De moer daarna omhoog (linksom) draaien geeft een rijker mengsel.  
Hier mee doorgaan tot de motor langzamer begint te lopen en eventueel gaat roken.  
Voor een warme motor staat het mengsel nu te rijk, maar voor een koude motor precies goed.

Hans Noordhoek



# Contributie 2020 *Beitrag 2020*

Geacht clublid,  
*Sehr geehrtes Clubmitglied,*  
de contributie over 2020.

*AOCN-Beitrag für 2020 .*

Door u over te maken: € 75,00

*Durch Sie zu überweisen*

Te betalen voor:  
31 januari 2020

*Zu Bezahlen vor dem:*  
*31. Januar 2020*

Betalingskenmerk:  
*svermerk*

Bankrekeningnummer:  
IBAN: NL32ABNA0514076704

*Bankverbindung*  
*BIC: ABNANL2A*

met vriendelijke groet,  
*mit freundlichem Gruß*

Rob van Tuijl

Penningmeester:  
Alvis Owner Club Nederland ,

*Schatzmeister:*  
des Alvis Owner Club Nederland  
E-Mail: [penningmeester@alvisocn.com](mailto:penningmeester@alvisocn.com)





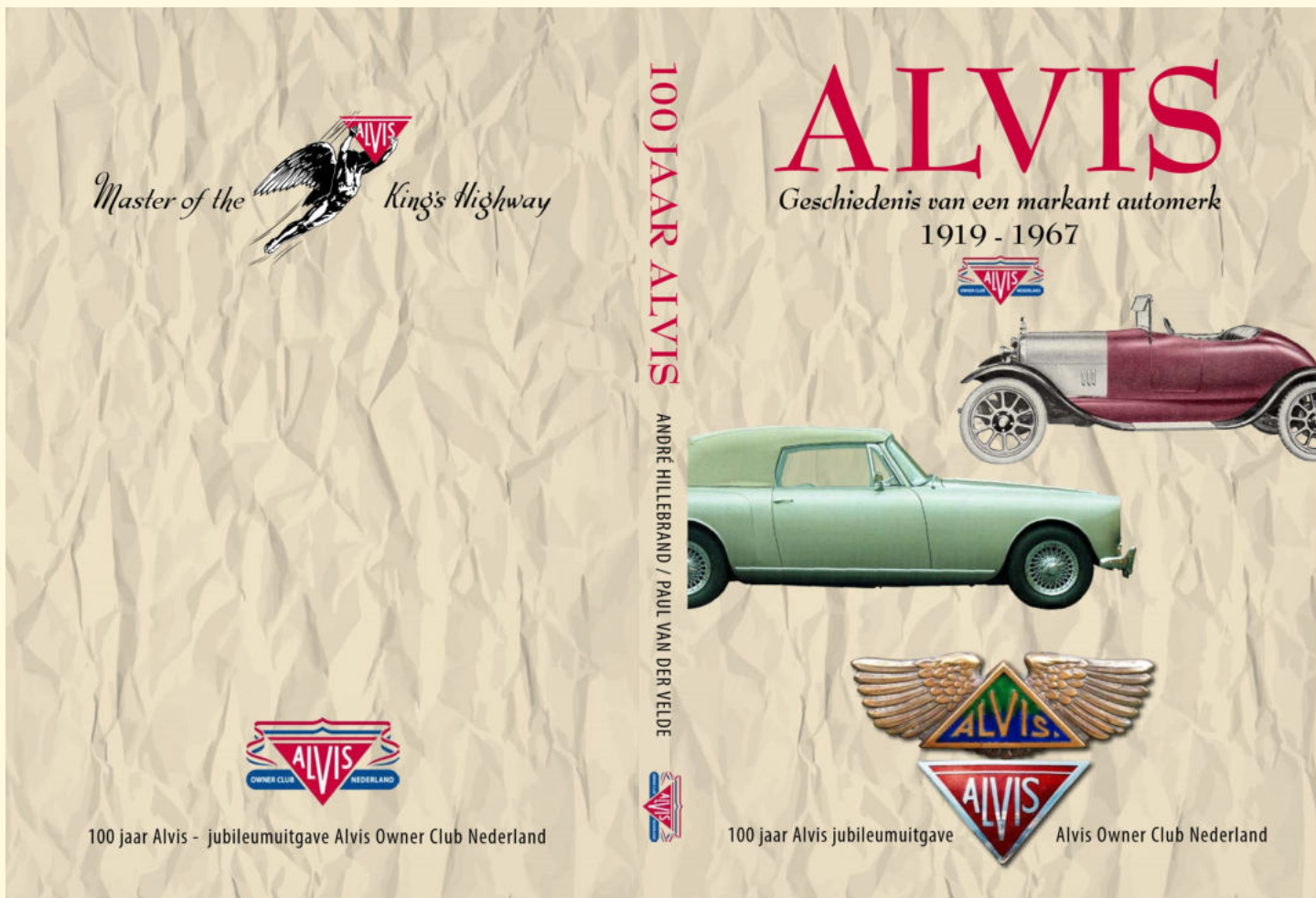
# Het Alvis Jubileumboek

**De Louwman tentoonstelling.**

**Het initiatief voor deze tentoonstelling is ruim twee jaar geleden genomen.**

Ik liep al wat langer met het idee rond om het voor ons zo vertrouwde, maar voor vele anderen toch onbekende merk Alvis, meer onder de aandacht te brengen door middel van een tentoonstelling in het Louwman museum. Het 100 jaar jubileum in 2019 - 2020 leek mij een mooie aanleiding om het Louwman Museum te interesseren voor een tentoonstelling. Maar, maar hoe pak je dat aan? Ik wist dat Ab van Egmond, tijdens bijeenkomsten van de Bugatti club de heer Evert Louwman af en toe tegenkwam, en heb aan Ab gevraagd of hij Evert eens kon polsen of het mogelijk zou zijn om 100 jaar Alvis in het Louwman Museum te presenteren. Dit heeft geresulteerd in een afspraak met Evert Louwman, inmiddels bijna twee jaar geleden. Zijn reactie was; 'als wij een Bugatti, Ferrari of Mercedes tentoonstelling organiseren dan is bij iedereen bekend waar het om gaat, maar wat heeft het onbekende Alvis voor bijzonders om daar een tentoonstelling aan te wijden? En verder 'moet dat al tijdens de jaarwisseling gaan plaatsvinden?' De laatste opmerking konden we direct rechtzetten. De tentoonstelling stond voor over een kleine twee jaar gepland. Uitgangspunt was het jaar van oprichting, 1919, en het afleveren van de eerste Alvis in 1920. Beide 100 jaar jubilea konden dan in 2019, met een overloop naar 2020 worden gevierd met een tentoonstelling. Ab en ik hadden

ons voorzien van een hoeveelheid documentatie over Alvis om hiermee tijdens ons gesprek de heer Louwman te overtuigen dat Alvis, hoewel onbekend toch een zeer bijzonder automerk is geweest, en de moeite waard om hier een tentoonstelling aan te wijden. Evert Louwman heeft het beheer van het museum Management overgedragen, en kan hierin zelf geen beslissing nemen. Hij beloofde om museum directeur Ronald Kooyman te benaderen, en ons voorstel voor een Alvis tentoonstelling aan te bevelen. Als napaatje kwam Evert Louwman nog met het verhaal dat hij kort geleden eindelijk een gaper voor de apotheek in het museum op de kop had getikt, hij was daar erg blij mee. Maar als laatste zocht hij nog een oude kapperspaal voor aan de gevel van de kapperszaak in het museum, ik zei dat ik daar waarschijnlijk wel voor kon zorgen. Ik wist dat de vader van mijn vriend Gerard Brands een kapperszaak had gehad en dat daar een kapperspaal aan de gevel had gezeten. Gerard is in dit pand blijven wonen, en heeft na het sluiten van de kapperszaak de kapperspaal verwijderd en in zijn garage op geborgen. Bij mijn vraag of hij die nog had, en deze aan het museum wilde schenken reageerde hij direct enthousiast, een mooiere bestemming kon je niet bedenken. inmiddels is de kapperspaal in het museum aangebracht, en Gerard is bedankt met een lunch en bezoek aan het museum. In het vervolg gesprek van Ab en mij met Ronald Kooyman, hebben wij, gewapend met kapperspaal en met onze uitgebreide documentatie en informatie, hem ervan kunnen overtuigen dat een Alvis jubileum tentoonstelling bijzonder goed zou passen in het Louwman museum. Er waren wel een paar eisen, de ten





## Het Alvis Jubileumboek

toonstelling moest van hoog niveau zijn, het Louwman museum waardig. Er mochten alleen originele Alvissen worden getoond, en het moesten allemaal verschillende modellen zijn, dus geen sterk op elkaar lijkende auto's, en het moest een overzicht geven van de Alvis geschiedenis. Aan al de gestelde eisen konden wij beloven hieraan te gaan voldoen. De tijd verstreek, en bij het naderen van de geplande datum werd het contact intensiever en de plannen concreter. Tevens werd, naarmate men zich bij het museum meer in het merk Alvis ging verdiepen, het enthousiasme groter, en deed Ronald Kooyman de uitspraak 'Iedereen besteed een hoop aandacht aan 100 jaar Bentley, maar wij hebben met Alvis iets veel exclusievers'. Ik had een uitgebreide lijst met kandidaat Alvissen opgesteld, maar er waren weinig vintage Alvissen in de AOCN beschikbaar, daarom zijn er ook ex leden en mensen van buiten de AOCN benaderd om hun Alvis ter beschikking te stellen. Erik Glasius werd aangesteld als coördinator die, samen met André bepaalde welke Alvissen getoond zouden worden. Samen met Eric Glasius (oud Alvis bezitter en AOCN lid) is hier een keuze in bepaald. Mijn insteek was zoveel mogelijk Alvissen op de tentoonstelling, er is zoveel interessants om te laten zien, maar het museum wilde meer een kleine bescheiden tentoonstelling. Na het nodige overleg zijn we mooi in het midden uitgekomen, en het uiteindelijk resultaat is een collectie van 17 Alvissen uit de vintage, de pre-war, en de post-war periode. De presentatie wordt aangevuld met vitrines waarin Alvis schaalmodellen en Automobilia worden getoond. Met deze keuze is het ook voor de leden van onze AOCN een tentoonstelling geworden waar je een aantal Alvissen ziet die je niet op onze evenementen tegenkomt. Alvis Owner Club Nederland dankt hierbij hartelijk de heer Evert Louwman en de directie van het Louwman Museum voor het uiterst plezierige contact en de bereidheid om dit markante automerk op zo een mooie wijze aan het publiek te kunnen tonen

**André Hillebrand,**  
Secretaris AOCN



...de kapperszaak in het museum...

## Das Alvis Jubiläumsbuch

*Wie bereits erwähnt, sind Paul van der Velde und ich dabei, ein 100-jähriges Alvis-Jubiläumsbuch zu erstellen. Der erste Gedanke, der vielen Mitgliedern in den Sinn kommen wird, ist wahrscheinlich, dass es ein Buch voller Erinnerungen an verschiedene AOCN-Veranstaltungen sein wird, mit allen Fotos von Mitgliedern und ehemaligen Mitgliedern. Es wird jedoch einen ganz anderen Inhalt haben, und ich gehe davon aus, dass es viel informativer und interessanter sein wird, obwohl es natürlich auch Spaß macht sich alte Fotos an zu sehen. Paul und ich hatten schon seit einiger Zeit darüber nachgedacht, die Mascot-geschichte, die ich geschrieben hatte und die vor 11 Jahren im 'Triangel' veröffentlicht wurde, zu überarbeiten und zum 100-jähriges Alvis-Jubiläum zu präsentieren. Bei einer Vorstandssitzung nahm die Idee für ein Buch Gestalt an. Die zuvor veröffentlichten Artikel, einschließlich meiner Mascot-geschichte, sollten wiederveröffentlicht werden, jetzt aber als Buch, in einer Hochglanzfassung. Dies wäre eine schöne Ergänzung zur 100-jährigen Alvis-Ausstellung im Louwman Museum. In den letzten Jahren sind jedoch weitere interessante Artikel im Triangel erschienen, wie z.B. die Geschichten der Karosseriebauer von Jan Maarten ten Bos. Jan Maarten hielt es für eine gute Idee, seine Artikel auch zu bündeln und bot an, als Sponsor aufzutreten, sofern das Buch als Hardcover veröffentlicht würde. Das für die Jubiläumsausgabe gesammelte Material hätte für ein Paperback gereicht, aber sicherlich nicht für ein Hardcover. Es wäre mehr Hardcover als Inhalt gewesen. Deshalb habe ich den Stift wieder angenommen und dafür gesorgt, dass Buch zu erweitern mit Artikel über die Alvis-Fabrik und ihre Mitarbeiter sowie die im Laufe der Jahre veröffentlichten Anzeigen. Daraus entstand ein Buch mit ca. 140 Seiten. Es hat viel Zeit genommen, und außerdem Fühlte es so an ab ich am an einigen Tagen in der Woche bei Paul und Martin wohnte! Das Jubiläum rückt näher, und in dem Moment, in dem ich diesen Artikel schreibe, ist das Ende in Sicht. Es bleibt noch viel zu tun, bis das Buch in den Druck gehen kann. Ob alles pünktlich fertig ist, werdet ihr erfahren bei der Eröffnung der 100-jährigen Alvis-Ausstellung im Louwman Museum am 19. Dezember, wo wir das Buch präsentieren wollen.*

**André Hillebrand**  
Sekretär AOCN.



# VRAAG & AANBOD



## Alvis TA14 DHC - Tickford

Bouwjaar 1950

Huidige eigenaar: Antoine en Loes Soffers

AOCN-lidnummer 2644

Vorige eigenaar(s):

Ad van Alphen en Hans Jung

Informatie: Antoine Soffers

M: +31(0)641561427

e-mail: ant.soffers@gmail.com

## Alvis TA21 DHC - Tickford

Bouwjaar 1951

Huidige eigenaar: Geert-Jan Schasfoort

AOCN-lidnummer 2558

Vorige eigenaar(s): D. Sterkenburg

Informatie: J. Augustijn

- Auto Expertise - Ulvenhout -

M: +31(0)622556263

e-mail: admin@jhgaugustijn.nl



Voor mijn Alvis Speed 20 SD uit 1936 zoek ik een toerenteller. Wie kan mij helpen??

Reacties aan Jean Stijns,  
via mail: jeanstijns@home.nl  
of telefonisch: 046-4375267

**Te koop** een grote hoeveelheid Alvis onderdelen voor de TA 21.

Deze omvat naast dozen met kleinere onderdelen, vooral veel van de technische delen, zoals complete achteras, versnellingsbak, cardanas, remsysteem, vering en onderdelen van de motor.

Liefst in één keer, maar in gedeelten kan ook. Een complete lijst zou te veel ruimte innemen, maar ik heb een lijst gemaakt die ik je graag toestuurt per post of email.

Info: Hans Noordhoek GSM. 0655773147,  
email: j.noordhoek@planet.nl

## Onderdelen Volvo

PV 544 - Katterug

Motor B18D - 2 carbuateurs,

Versnellingsbak, Achteras,

Vooras (80 % gereviseerd,

resterende onderdelen zijn aanwezig)

4 Velgen met winterbanden 5,5 J (5000 km)

Veel klein materiaal.

Anton Brouwers,

M: +31(0)6 53 217 608

e-mail: anton@brouwershelmond.nl

# AOCN's High Tea 2019

Opnieuw een geslaagde High Tea  
Deze keer bood de (royale) bungalow van Loes en Antoine Soffers in Hoogerheide onderkomen aan de traditionele jaarafsluiting van de clubactiviteiten: de High Tea. In zijn welkomstwoord memoreerde de voorzitter de voorbereidingen van de jubileumtentoonstelling in het Louwman museum in Wassenaar en het jubileumboek.



Duitsland, Polen en het Verenigd Koninkrijk/Schotland. En niet te vergeten, de onverstoorbare kater Steggel was ook van de partij. De

konden ook Loes' schilderijen bewonderen: te veel talent om onvermeld te laten! Misschien kan ooit een Alvis, door haar geschilderd, bij een volgende High Tea de aandachttrekker worden? (!) Een geanimeerd gebeuren, dat culinair prima in orde was derhalve. Met dank aan, de gastvrouw en heer.

**Hans van Hulst**

Master of the  King's Highway



Ook stond hij stil bij het onverwacht overlijden van de echtgenote van Rob van Tuijl die hij namens alle leden sterkte toewenste. Het gezelschap, 40 personen, was gemêleerd met de driejarige Arthur als jongste 'deelnemer' en als oudste van het gezelschap..... tja, nu wordt het moeilijker: op basis van uiterlijk is de nestor moeilijk aan te wijzen. Ook aan nationaliteiten ontbrak het niet: leden, of ahang, waren afkomstig uit België,



High Tea was door Loes tot in de puntjes verzorgd: voor iedereen van alles, en meer dan genoeg.' Alle ingrediënten die van een ?tea? een ?High Tea? maken waren aanwezig: op mooi gedekte tafels stonden etagères met sandwiches en belegde mini broodjes en natuurlijk scones. De Alvi's wijn was, ofschoon enigszins verdekt opgesteld, niet vergeten. De aanwezigen





## De tweede Alvis In 2015

De tweede Alvis In 2015, het eerste jaar waarin ik de trotse bezitter van een Alvis uit 1924 werd, had ik nog honger naar informatie over alles wat met deze auto te maken heeft. Het internet als eigentijdse encyclopedie geeft diverse ingangen waaronder die naar de AOCN maar ook naar eBay. Dus vond ik wat brochures, artikelen, een gebruikershandleiding en wat "slijt" delen en heb die gedownload en/of gekocht. En opeens kom ik daar op eBay een complete nog rijdende Alvis TD21 serie II tegen die ter veiling wordt aangeboden! De startprijs van de veiling was £ 8000.- en dat leek mij weinig voor een door mij hoog gewaardeerde auto. Spontaan heb ik toen als openingsbod deze startprijs geboden in de verwachting dat dat leuk geprobeerd was, maar dat die auto voor die prijs niet weg zou gaan. Ik was de bieding al half en half vergeten toen ik 2 weken later van eBay een felicitatie kreeg omdat ik het winnende bod had uitgebracht. Daarnaast werd het verzoek gedaan om een afspraak over transport en betaling met de koper te maken. EBay is bindend dus gekocht is gekocht; daar hielp geen lieve moeders aan. En...toen moest ik voorzichtig Ine informeren over mijn commerciële topprestatie..... Gelukkig kent ze mij een beetje en verbaast ze zich niet snel. Een korte vakantie trip naar het Lake District in de herfst werd onze deal met op de terugweg een stop om onze aankoop te bewonderen en op te laden. De navigatie leidde ons naar het juiste adres en na een korte begroeting ging de garagedeur open en daar stond de aanwinst! De eerste aanblik viel niet echt mee: de foto op eBay was toch uit de betere hoek genomen. Maar, een echte vent geeft natuurlijk geen krimp en dus werd de auto ingeladen. Wonder boven wonder lukte het Tony om de auto te starten en op eigen motorkracht de aanhanger op te rijden. Remmen deed de auto niet maar gelukkig



stopte hij wel op de juiste plek op de trailer. De volgende fase was koffie drinken in de keuken en cash centen tellen. Tony's vrouw schonk de koffie in en waarschuwde dat ik de losse onderdelen niet moest vergeten in te laden. Tony dacht dat die niet bij de



deal hoorden, maar zij hield vol dat hun afspraak was dat alles in een keer weg zou gaan. "Nu is het afgelopen met de Alvis en met de slapeloze nachten; kies voor je rust en je gezondheid!" zei ze. Ze vertelde ook dat haar nu 55-jarige man wegens gezondheidsproblemen de wasserij die ze voorheen bezaten, had moeten verkopen. Daardoor



## De tweede Alvis In 2015

kwam hij thuis te zitten. Ook vertelde ze dat hij nooit eerder tijd had gehad voor hobby's maar wel naar tv programma's had gekeken waarin binnen een paar weken een autowrak wordt omgetoverd tot een concours winner. Spontaan had hij een Alvis gekocht (een jongensdroom van hem) die alleen wat nieuwe spatborden en wat TLC nodig had; dat leek hem wel leuk. Bij Red Triangle kocht hij nieuwe spatborden, een paar nieuwe dorpels en nog wat kleinere onderdelen. De totale prijs hiervoor was hoger dan wat ik voor de auto had betaald, maar hoeveel precies, dat wilde hij in het bijzijn van zijn vrouw niet zeggen. De echte teleurstelling voor hem kwam toen zijn lokale garage meldde dat er veel meer aan de auto moest

gebeuren en dat het teveel en te overzichtelijk was om daarvoor tevoren een prijs af te spreken. Hij was hier erg van geschrokken en dat was niet goed voor zijn gezondheid en voor zijn humeur. De garage zei: koop een betere, zijn huisarts zei: dit past niet bij jouw gezondheid en zijn vrouw zei: afscheid nemen. Aan mij vroeg ze of alles wel mee zou willen nemen. Tony berustte in zijn lot en met een beetje passen en meten hebben we alle onderdelen in de Mercedes weten te persen. Voor mij was het een meevaller en een opluchting dat die plaatdelen bij de deal hoorden. Dit was een betere afloop dan verwacht en een prima afsluiting van een weekje Lake District! Terug naar de boot in Hull. Aan boord was de viering van Halloween, waar we de avond tevoren in het hotel ook al getuige van waren geweest, stevig op gang gekomen. Ine

en ik hadden dat op een gegeven moment wel gezien en zijn lekker gaan slapen zodat we op zondagmorgen fris en vrolijk en in alle rust naar Fryslân konden terugrijden. De nieuwe aanwinst werd afgeladen en in de garage gereden. Toch nog even kijken: valt het mee of tegen ??? Gelukkig kon ik bij het schadeherstelbedrijf in ons dorp een bruggebruiker. Hierop kon de onderkant van het nieuwe project bekeken worden. Het resultaat viel niet mee de binnen schermen, de vloer, maar ook het chassis waren ernstig aangetast. Hier en daar zag je cosmetisch lapwerk: wat zit hieronder? Dit zou een complete body-off restauratie moeten worden of slopen en onderdelen verkopen. In een volgende bijdrage zal ik vertellen hoe het verder is gegaan.

**Simon Feenstra**

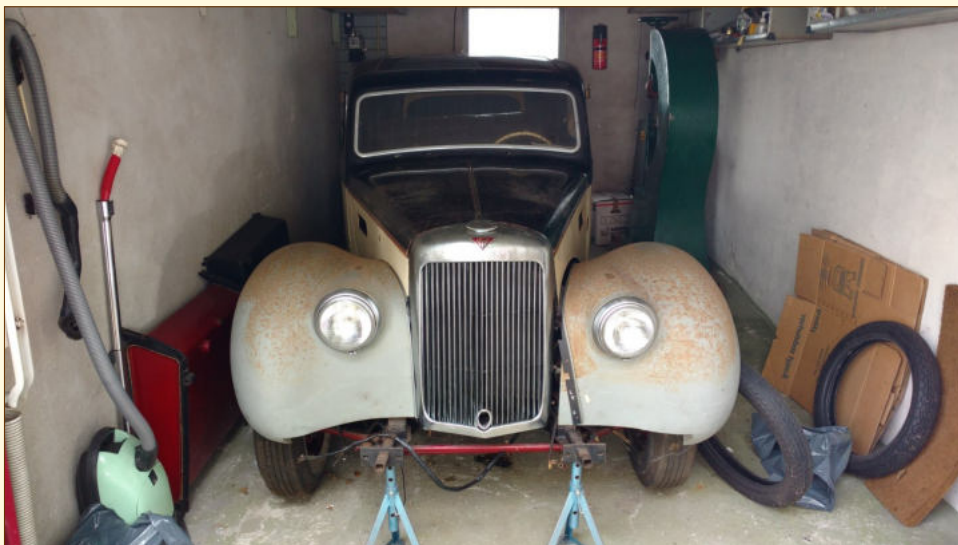


# Restauratie Alvis TA21, deel 1

**Op 13 december 1976 kocht mijn broer (oud AOCN lid) Ab, zijn Alvis TA21.**

Triumph TR5. De Alvis leek mij wel een leuk project en na een keer om de auto heen te zijn gelopen dacht

ik de auto opgehaald en na aankomst eens goed bekeken. Hij leek toch wel wat rotter dan ik verwacht had..... Ik tikte eens tegen de houten delen en wolven stof kwamen naar beneden. Er zaten allemaal kleine gaatjes in. Houtwormen hadden vrijwel al het hout aangetaast en moest vervangen worden. Toeval speelt een grote rol in het leven is mijn ervaring en ook in dit geval was dit zo. Vlak bij mijn stalling zat iemand die bezig was aan een De Tomaso Pantera en een Mercedes 190SL. Hij bleek van beide auto's het plaatwerk voor een heel groot deel te hebben vervangen en ik was onder de indruk van de zorgvuldigheid waarmee alles tot in detail weer als origineel was hersteld. De man bleek een opleiding edelsmid te hebben gehad en



De Alvis was een originele Nederlandse links gestuurde auto, nog voorzien van het Nederlandse ken-

tek dat gaat me wel lukken. Ik las zelf de rotte plekjes wel en mechanisch is geen probleem, dat kan ik wel. Dus eerst een behoorlijke stallingsruimte gezocht, toevallig tegen een gebruikte brug aangelopen en dus was ik er klaar voor. Ik kan veel dingen zelf en heb heel lang geleden een opleiding autotechniek gedaan en heb de Autoschool in Driebergen gedaan. Ik heb 5 jaar auto's verkocht, maar de rest van mijn carrière in de beveiligingswereld opgebouwd. In september 2016 heb



teken. De auto was toen Ab hem kocht voor een groot deel gedemonteerd en behoorlijk verroest. Er werd een garagebox gekocht en de auto werd daar gestald waarna mijn broer af en toe wat aan de auto deed. Zo werden de houten sierdelen weer in perfecte staat gebracht en de motor en versnellingsbak gereviseerd. De stalling was eigenlijk te klein om er behoorlijk te kunnen werken en andere dingen waren belangrijker, dus werd het plan om de auto na zijn pensionering te gaan restaureren. Helaas gooide ziekte vlak voor zijn pensionering roet in het eten en was restauratie geen optie meer. Rond die tijd besloot ik om te stoppen met werken en zocht een restauratie uitdaging.

Ik ben altijd een beetje autogek geweest en heb verschillende klassiekers gehad zoals een Lancia Appia, Austin Healey Kikkerroog, een Big Healey, Porsche 911 en heb nog een



heeft ook jaren bij een bekende oldtimer restaurateur gewerkt. Hij was bereid mij voor een heel redelijk uurtarief te helpen met de auto en ik kon zelf meewerken. Uiteindelijk zijn er 3 jaar later rond de 1100 uren besteed aan het vervangen van al het essenhout en lassen/plaatwerken en is er 6 m2 plaat verwerkt. De auto bleek op alle plaatsen waar hout tegen het plaatwerk aan zat doorgerot. Na stralen bleek dat er zelfs in de dakranden gaatjes zaten. Dus naast beide dorpels zijn 2 deurplaten, de complete achterzijde rond de kofferdeksel, kofferbak vloer, reservewielbak, onderzijde A-stijlen, onderzijde van de firewall, voor en achter valance, de achter binnenschermen, 4 spatborden en spatzen zijn ook de dakranden vervangen. Ook de randen van het schuifdakframe bleken verrot dus ook dat moest bijna helemaal vernieuwd worden. De voorspatborden had mijn broer 40 jaar geleden door een zeer bekende restaurateur al eens laten herstellen, maar helaas bleken ze compleet



# Restauratie Alvis TA21, deel 1



verprutst te zijn. Er zat geen roest meer aan, maar de vorm was volledig verpest. Herstellen zou maanden gaan kosten, dus ik heb na veel zoeken 4 zeer slechte spatborden kunnen kopen die nog in originele staat waren. Wel erg verrot maar de vorm was er nog. Van deze 4 schermen hebben we weer 2 perfecte kunnen maken na erg veel uren plaatwerken. Van de achter spatborden is er alleen nog een klein deel in het midden origineel, de rest is nieuw plaat. Ook bleek

identiek aan de originele gemaakt. Tijdens het plaatwerken heb ik een nieuwe RVS uitlaat gekocht bij PD Cough in Engeland want volgens Chris Prince bouwden zij de uitlaat conform de fabriekstekeningen. Na aankomst van de uitlaat heb ik hem geprobeerd te monteren..... Er paste niets. De flenzen zaten verdraaid op de buizen waardoor ze niet op het spuitstuk pasten, de bochten klopten niet waardoor ze onder een verkeerde hoek onder de auto uitkwamen en de bochten van de achterpijpen klopten niet zodat die niet aansloten op de dempers. Na telefonisch overleg waarin ze eerst volhielden dat ze er zo veel maakten en er nooit klachten waren, gaven na het zien van wat foto's toe dat er misschien toch iets niet helemaal goed was.

Woolies in Engeland nog kan leveren. Het is heel best mooi geworden past allemaal netjes. De stoelen en achterbank waren nog redelijk en die heb ik met leerverf weer echt mooi gekregen. Er zijn alleen nog 2 naden op de hoeken van de voorstoelen los gaan zitten en ik weet nog niet hoe ik dat weer netjes moet krijgen. Tijdens het verwijderen van de bekleding kwam ik overal met potlood de tekst "show model" en "demonstration job" tegen. Mijn broer heeft wat onderzoek gedaan en het blijkt dat deze auto op de Auto Rai van 1952 als show model heeft gestaan. De remmen heb ik gereviseerd, trommels uit laten draaien en het systeem gevuld met Dot 5 siliconen vloeistof zodat ik gerust wat kan morsen zonder de lak te beschadigen. Alle wielophangingsrubbers heb ik ook vervangen en een paar keer flink gevloekt tijdens het verwijderen van de oude vastgeroeste bussen. Ook heb ik van draadeind M16 een veerspanner gemaakt voor de voorveren en met een 2<sup>e</sup> M16 draadeind een veerspanner voor de achterveren gemaakt. Het viel niet mee om de schokdempers die ook als begrenzing voor de uitvering werken, te monteren. De nieuwe veren die ik heb gemonteerd zijn enorm sterk en zonder veer spanner krijg je de schokdempers niet gemonteerd. De cardanas heb ik voor alle zekerheid ook even laten balanceren. Bij andere auto's heb gemerkt dat onbalans in de cardanas heel vervelende trillingen geeft. Je zoekt dan vaak in de wielen, maar uiteindelijk bleek het inde cardanas te zitten. Inmiddels staat de hele auto in de epoxy primer . Alle naden kloppen perfect (zonder de kilo's tin die Mulliners had gebruikt) en ben ik op zoek naar een betrouwbare spuitster. Mijn eerste contacten met goede spuitsters waren weinig bemoedigend. Ze hebben niet zo veel zin in het strak maken van een oldtimer. Goede vakmensen zijn er bijna niet meer en omdat niemand 8 uur per dag aan zo'n auto wil werken duurt het vaak erg lang. Een autoschadebedrijf heeft ook vaak geen plaats voor een auto waaraan een half jaar wordt geplamuurd en geschuurd.



dat de onderzijde van de chassisbalken achter erg dun waren geworden door roest. Er zitten afwateringsgaten achter aan de balk, maar deze zaten dicht en dan blijft alle condens daar liggen en komt er roest op de plaats waar de achterveer bevestiging zit. Dus die moesten eraf en na het vervangen van de onderplaat weer terug gemonteerd met puntlassen en klinknagels. Al het laswerk is met Tig gedaan en is zo strak dat je de lassen niet meer terug kan vinden. Zelfs de puntlassen van de kofferbak vloer zijn

Uiteindelijk waren ze bereid om de uren die we zouden besteden aan het passend maken aan mij te betalen. Gelukkig kan mij lasser erg goed RVS lassen en de pijpen zijn in de juiste vorm gebracht en de flenzen gedraaid. Het past nu perfect ! Tot mijn grote verbazing maakt PD Cough het geld dezelfde dag dat ik ze belde, over op mijn rekening ! Mijn ervaring met dit soort leveranciers was tot nu toe niet zo best. Verder heb ik de bekleding vernieuwd met zoveel mogelijk originele materialen die

# Restauratie Alvis TA21, deel 1

Gelukkig heb ik inmiddels contact met een betrouwbare spuiter waarvan ik heel mooi werk heb gezien en die het waarschijnlijk voor een acceptabel bedrag wil aannemen. Het is iemand met liefde voor oldtimers en ik kan ook zelf wat meehelpen. Ik hoop dus dat dit door kan gaan. Voor het spuiten bouw ik de auto helemaal op en op 21 november heb ik mijn eerste meters kunnen rijden. De motor loopt perfect en de oliedruk en temperatuur zijn prima. Ik probeer de auto zo origineel mogelijk te houden en dit betekent dat alle schroeven, ook die je niet ziet, sleufgaten hebben en heb alleen de benzineleiding onder de motor doorgeleid voor betere koeling, een elektrische fan achter de grill gemonteerd en een luchtschepper voor de dwarsbalk onder de motor gemaakt om meer koellucht langs het carter te leiden. Zodra de auto gespoten is en

afgebouwd zal ik deel 2 van het verslag aanleveren en zullen jullie de auto tijdens een rit of evenement kunnen bekijken.

Het doel is om aan zo veel mogelijk evenementen mee te doen en een niet zo gewild type Alvis voor de toekomst in originele staat te behouden. Mijn ervaring tot nu toe onderstreept wat je vaak hoort: een restauratie valt altijd tegen, alles duurt 2 keer zo lang als verwacht en is 2 keer duurder dan begroot. Ik ben niet kinderachtig en hou van een flinke uitdaging, maar er zijn best een aantal momenten geweest waarin ik dacht "waar ben ik eigenlijk mee bezig?". De kosten belopen zeker het dubbele van de waarde van de auto en dan heb ik nog geluk met het tarief van de plaatwerker gehad, maar het gevoel als er weer iets klaar is, perfect past en functioneert, maakt weer heel veel goed. En... ik hoef me niet te vervelen het

houdt je van de straat.

Misschien nog wel het mooiste van alles is dat je nieuwe interessante mensen ontmoet die je passie delen.

Rob Claasen





# Evenementenkalender



WAT	WANNEER	WAAR/ ORGANISATIE
<i>100 jaar Alvis:</i>	<i>20 december 2019 2 februari 2020</i>	<i>Louwman Museum Wassenaar,</i>
<i>Algemene Leden Vergadering Alvis Owner Club Nederland</i>	<i>2 februari 2020</i>	<i>Louwman Museum, Wassenaar</i>
<i>Hare Drive:</i>	<i>(24-25-)26 april</i>	<i>Anton en Ellie Brouwers</i>
<i>Fire Flight:</i>	<i>22-23-24 mei</i>	<i>Jürgen Lutterbeck</i>
<i>Eagle Rally:</i>	<i>(1-2-)3 Augustus</i>	
<i>Idian Run:</i>	<i>(18-19-)20 september</i>	
<i>High Tea</i>	<i>22 november</i>	

## Algemene Evenementenkalender 2020

<i>Interclassics</i>	<i>16 - 19 januari</i>	<i>MECC Maastricht</i>
<i>Alvis in de Central Garage</i>	<i>1 maart 2020 28 februari 2021</i>	<i>Manfred Fleischmann Bad Homburg</i>
<i>43e Antwerp Classic Salon</i>	<i>6-8 maart</i>	<i>Antwerpen</i>
<i>British Cars &amp; Lifestyle</i>	<i>14 - 15 maart</i>	<i>Autotron Rosmalen</i>
<i>Techno Classica</i>	<i>25 -29 maart</i>	<i>Grugahalle Essen Duitsland</i>
<i>DVSCC Lustrum viering</i>	<i>4-5 juli</i>	<i>F1 Circuit Zandvoort</i>
<i>Crossing Borders 13</i>	<i>16-20 juli</i>	<i>Bad Homburg vor der Höhe Duitsland</i>
<i>Alvis International Centenary</i>	<i>6 - 7 - 8 - 9 augustus</i>	<i>AOC Coventry</i>

"THE AUTOCAR"  
AUGUST 30TH 1935

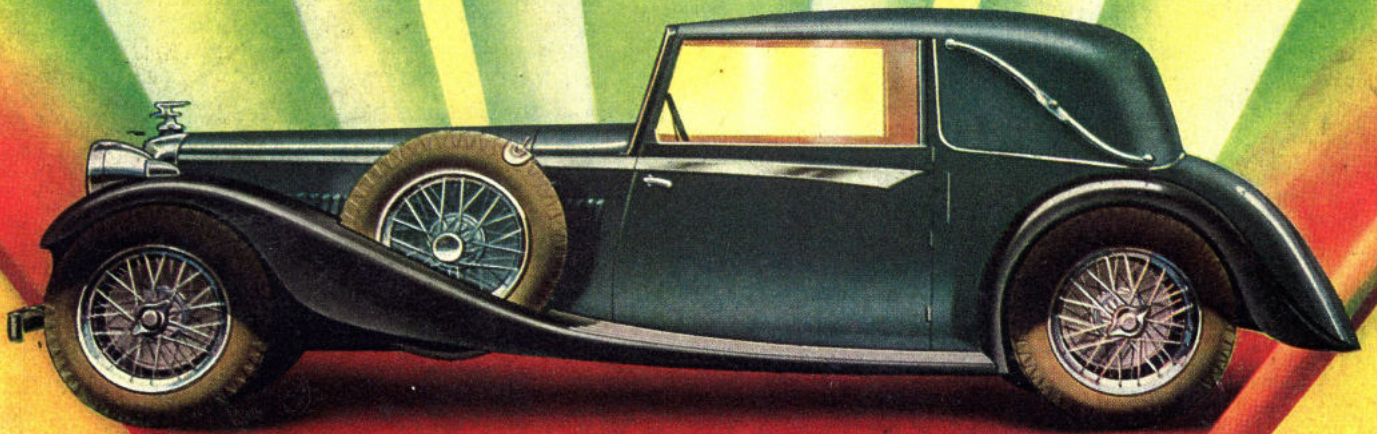
More New Cars (Four First Descriptions)

LARGEST  
CIRCULATION

4<sup>D</sup>

# The Autocar

FOUNDED 1895



# ALVIS

*Superb  
in Style*

*Silent in  
Performance*

*Supreme in Quality*



'IN THE SCHEME OF THINGS THERE ARE CARS, GOOD CARS AND SUPER CARS

THE ALVIS FALLING DEFINITELY INTO THE LATTER CATEGORY'

**100 JAAR ALVIS**

20 DECEMBER T/M 2 FEBRUARI 2020

**VORMGEVING & OPMAAK:**  
**Lesley Kunstt**

**Drukwerk:**

**editoo**<sup>®</sup>



Retouradres: A. Hillebrand, 1015 GB 33h.

