

TRIANGEL

Power with beauty,

Speed with grace

JULI 2020



EDITIE 121

Uit
voorraad
leverbaar



Op reis met een
ALVIS

ALVIS

een
dubbel genot!

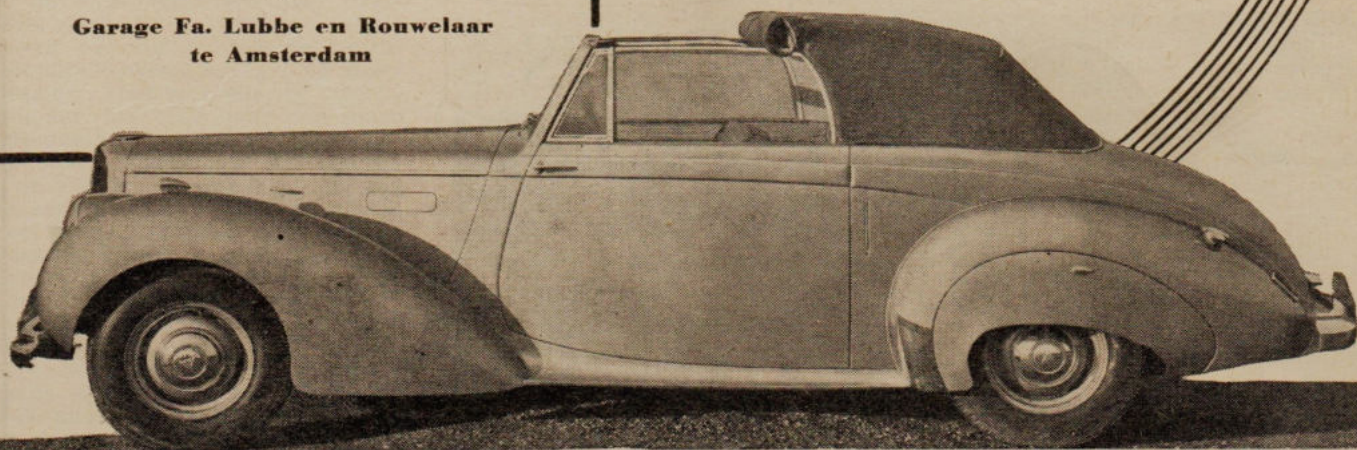
Autobedrijf Broedelet te Rotterdam

*

N.V. Automobielh. v.h. Grund & Co.
te Utrecht

*

Garage Fa. Lubbe en Rouwelaar
te Amsterdam



DE NEDERLANDSCHE MOTOREN MIJ. N.V. TEL. 79500 ROTTERDAM

**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.: +31 (0)206241692
secretaris@alvisocn.com

PENNINGMEESTER:

R. van Tuijl
van der Vlughtpark 3
2163 VL Lisse
tel.: +31 (0)636333159
penningmeester@alvisocn.com

AOCN bankrekeningnr.:

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

EVENEMENTENCOMMISSARIS:

A.C. Brouwers
evenement@alvisocn.com

REGISTERSECRETARIS:

Rob Claasen
Tel. +31 (0)653841320
register@alvisocn.com

REDACTIE:

Bestuur AOCN
R. van Tuijl
tel.: +31 (0)636333159
redactie@alvisocn.com
ondersteuning Duitsland: Andreas Rosien

ANLEVEREN 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 hoog of breed).
Bij veel of grote foto's: Via wetransfer.com,
naar: redactie@alvisocn.com

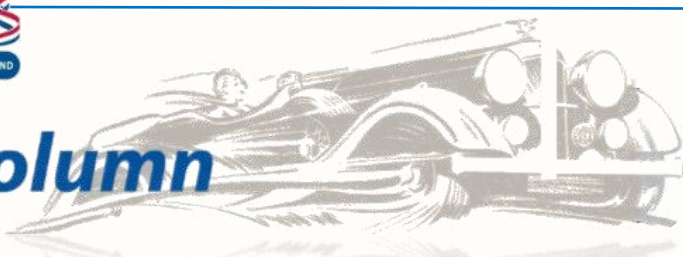
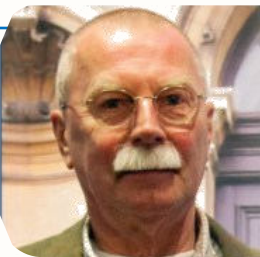
WEBSITE: www.alvisocn.com

3	Chairman's Column - Evenementenkalender
4-6	Restauratie Alvis TD 21 Saloon deel 6.
7	Van de redactie, Vraag en Aanbod, APK- vrijstelling
8-10	Alvis Philosophic
11-19	Milano -Monte Carlo - St Tropez 2019
20-22	Een jongensdroom die uit kwam <i>deel 1</i>
23-24	Nieuwe leden Dagmar en Andreas
25-26	De 43 ^{ste} Classic Salon van Antwerpen.
27-30	Hoe ik aan mijn Alvis ben gekomen...

**Inleveren kopij & foto's voor de
volgende TRIANGEL no.: 122
Uiterlijk 1 September 2020**

Het bestuur/de redactie houdt zich het recht voor ingezonden kopij in te korten of niet te plaatsen. Bestuur en redactie aanvaarden geen verantwoordelijkheid voor fouten in, of ten gevolge van tekst in de Triangel en andere publicaties zoals het register. Deelname aan evenementen is voor eigen verantwoording.

Het bestuur aanvaardt geen aansprakelijkheid voor geplaatste advertenties. Niets in deze uitgave mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van het bestuur en vermelding van de bron.



Chairman's Column

1,5 meter en geen inspiratie.....?

Geen evenementen, geen ritten, geen beurzen! Niets. Heb ik mij ondanks 'Niets' verveeld? Nee, helemaal niet. Het is even wennen, het 'Life' contact met je (auto) vrienden is sinds half maart plotseling verbroken. E-mail en telefoon blijven dan over om te communiceren maar zijn en blijven een surrogaat van een persoonlijk gesprek. Het enige voordeel, je hoeft je niet druk te maken over de 1,5 meter afstand. Wat heb ik de afgelopen maanden gedaan? Mijn werkplaats opgeruimd en de indeling aangepast. De mechanische restauratie van onze TA14 DHC afgerond, de auto staat klaar om de weg weer op te gaan. En verder, eigenlijk niet zo heel veel. Ondanks alle beperkingen is de tijd voorbij gevlogen. Ook mijn medebestuurders hebben zich niet verveeld. André, onze secretaris heeft restauratie werkzaamheden aan zijn huis verricht, en penningmeester Rob is verhuisd van IJsselstein naar Lisse. Het eerste AOCN evenement dat nu in het verschiet ligt is de Indian Run. De Hare Drive lag klaar maar moest worden geannuleerd. Wij zullen nu de route van de Hare Drive gebruiken voor de Indian Run.

Veel meer kan ik op dit moment niet verzinnen. Ik wens jullie een fijne zomer, blijf gezond en ik verheug mij op een grote opkomst bij de eerste rit van het jaar, de Indian Run, in september.

Met vriendelijke groeten van jullie Voorzitter,

Anton

1,5 Meter und keine Inspiration.....?

Keine Veranstaltungen, keine Ausflüge, keine Messen! Nichts. Habe ich mich trotz des 'Nichts' gelangweilt? Nein, ganz und gar nicht. Es ist gewöhnungsbedürftig, der Life-Kontakt mit deinen (Auto-)Freunden ist seit Mitte März plötzlich abgebrochen. E-Mail und Telefon bleiben der Kommunikation vorbehalten, sind und bleiben aber ein Surrogat eines persönlichen Gespräches. Der einzige Vorteil ist, dass man sich über den 1,5-Meter-Abstand keine Sorgen machen muss. Was habe ich in den letzten Monaten gemacht? Ich habe meine Werkstatt aufgeräumt und räumlich geändert. Nach Abschluss der mechanischen Restaurierung unseres TA14 DHC ist der Wagen bereit, wieder auf die Straße zu fahren. Und weiter habe ich eigentlich nicht viel gemacht. Trotz aller Einschränkungen ist die Zeit wie im Fluge vergangen. Auch meine Kollegen im Vorstand haben sich nicht gelangweilt. André, unser Sekretär, hat sein Haus renoviert, und Schatzmeister Rob ist von IJsselstein nach Lisse umgezogen. Die erste AOCN Veranstaltung, die nun vor uns liegt, ist der Indian Run. Die Hare Drive war fertig, musste aber abgesagt werden, wir werden nun die Strecke des Hare Drive für den Indian Run nutzen. Viel mehr fällt mir im Moment nicht ein. Ich wünsche euch allen einen schönen Sommer, bleibt gesund, und ich freue mich auf eine große Beteiligung beim ersten Event des Jahres, dem Indian Run, im September.

Mit freundlichen Grüßen von Eurem Vorsitzenden,

ALVIS Evenementenkalender ALVIS

WAT	WANNEER	WAAR/ ORGANISATIE
Indian Run:	(18-19-)20 september	de niet gereden Hare Drive van april Anton en Ellie Brouwers
High Tea	22 november	Uwe en Martina Brogsitter Bad Neuenahr-Ahrweiler

Restauratie Alvis TD 21 Saloon deel 6.

Door
Hans van de Meijden

Het nieuwe jaar is goed begonnen. Eindelijk heb ik het gereviseerde motorblok terug gekregen van het revisiebedrijf en kan ik weer verder...

De cilinderkopbouten zaten er nog niet in omdat ik het blok op z'n kop wilde hebben om het carter, de tussenplaat en het deksel aan de voor-



kant van het blok te kunnen monteren. Er hoort nl. geen gewone pakking tussen en om de vloeibare pakking er netjes op te doen is dat veel makkelijker. Het is even een opgave om dit binnen de opdroog tijd van de pakking te doen het zijn toch zo'n 40 boutjes en moertjes die vastgezet moeten worden. De motorplaat aan de

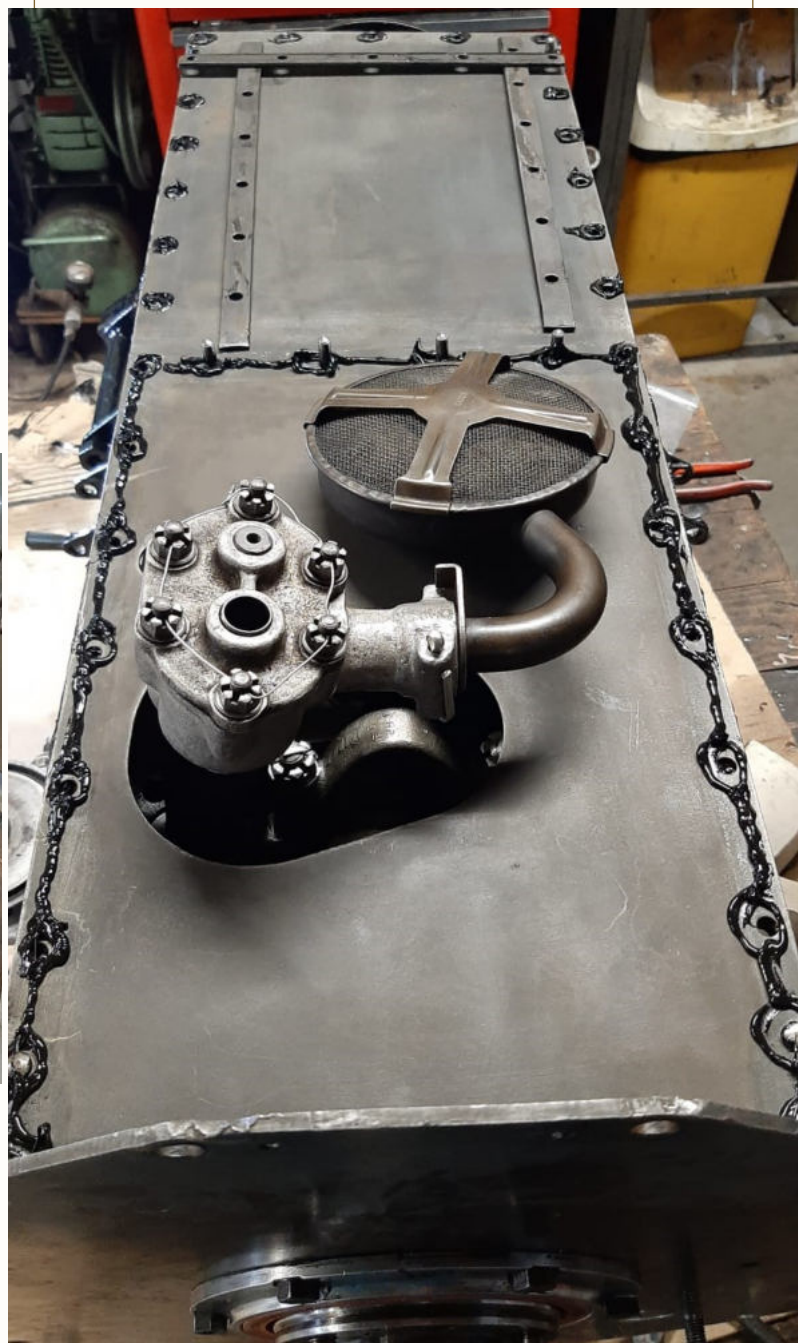


achterkant van het blok is als laatste aan de beurt. Nu maar hopen dat alles goed zit en er geen lekkage optreedt. Het blok kon nu weer rechtop gezet worden om alle kopbouten en draadeinden voor de spuitstukken te monteren. Ik heb die allemaal vernieuwd inclusief alle moeren. Tussen de spuitstukken en het blok heb ik

Restauratie Alvis TD 21 Saloon deel 6.

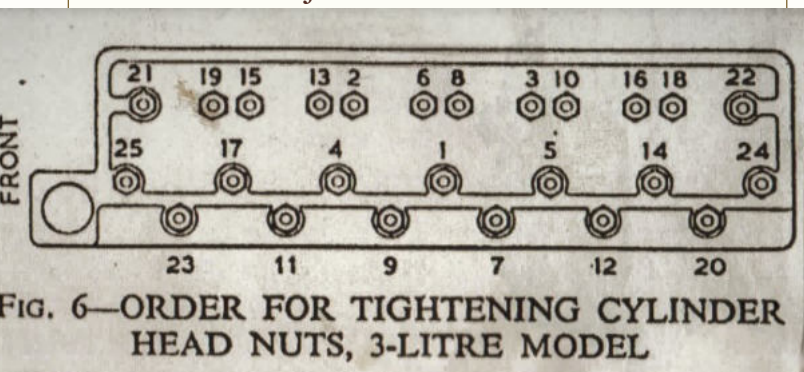
Das neue Jahr hat gut begonnen. Endlich habe ich den überholten Motor von der Überholungs-firma zurückbekommen und kann weitermachen.

Die Zylinderkopfschrauben waren noch nicht drin, weil ich den Motor auf den Kopf stellen wollte, um das Kurbelgehäuse, die Zwischenplatte und den Deckel an der Vorderseite des Motors montieren zu können, weil es hier keine normale Dichtung gibt und das Anbringen der Flüssigdichtung damit viel einfacher ist. Es ist eine Herausforderung, dies innerhalb der Trocknungszeit der Dichtung zu tun. Es gibt etwa 40 Schrauben und Muttern, die angezogen werden müssen. Die

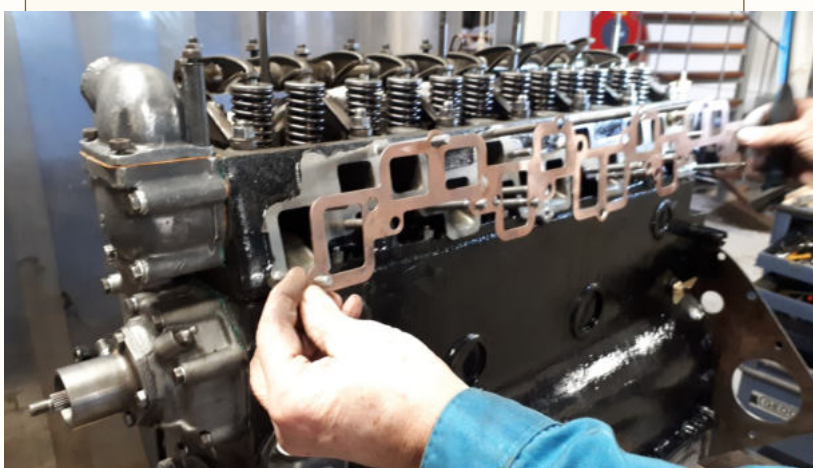


een dunne koperen pakking gemonteerd nadat ik hem eerst uit-gegloeid heb. Hij moet zo zacht zijn dat hij doorbuigt als je hem in het midden optilt. Vervolgens de nokvolgers in het blok laten zakken met een speciaal smeermiddel. Nu kon de cilinderkop geplaatst worden. De nieuwe kleppen en klepveren zijn door het revisiebedrijf gemonteerd. Op advies van het revisiebedrijf heb ik een dun laagje "Curil T" op blok en kop gesmeerd. Voor het aandraaien van de kopbouten kon ik weer de vroeger speciaal hiervoor gemaakte U vormige sleutel gebruiken anders kun je er niet bij. Dit natuurlijk in de voorgeschreven volgorde en met het juiste aandraaimoment. Verder

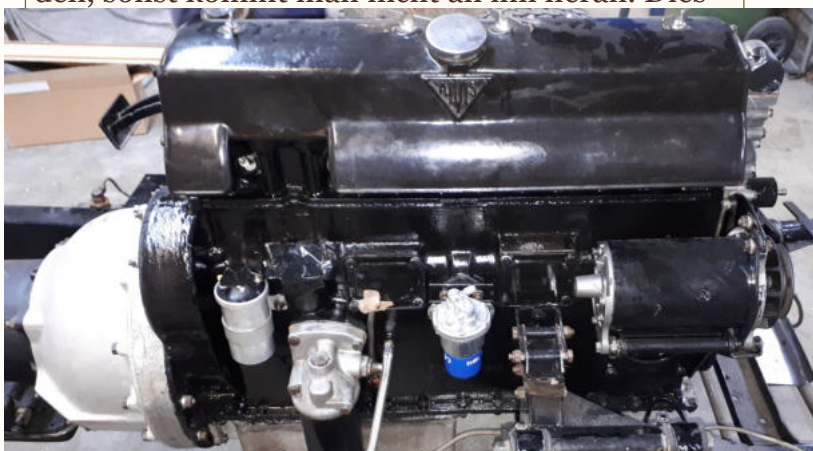
Motorplatte an der Rückseite des Motors ist die letzte. Hoffen wir nun, dass alles in Ordnung ist und dass es keine undichte Stelle gibt. Der Block konnte nun wieder aufgerichtet werden, um alle Kopfschrauben und Gewindeenden für die Krümmer zu montieren. Ich habe sie alle erneuert, einschließlich aller Nüsse. Zwischen den Krümmern und dem Block habe ich eine dünne Kupferdichtung eingebaut, nachdem ich sie zuerst geglüht hatte. Er sollte so weich sein, dass er sich beim Anheben in der Mitte verbiegt. Dann werden die Nockenstößel mit einem Spezielsmiermittel in



nu de gereviseerde waterpomp geplaatst. De mechanische benzinepomp heb ik vervangen door een Hardi elektrische pomp, type 18812. Deze pomp is ethanol bestendig. Ik heb deze pomp al 18 jaar in de TF 21. (prijs € 90,-). Hiervoor moest ik een afdekplaatje maken met een passende pakking en een beugel om de Hardi



den Block abgesenkt. Nun konnte der Zylinderkopf angebracht werden. Die neuen Ventile und Ventilfedern wurden von der Überholungsfirma montiert. Auf Anraten der Überholungsfirma schmierte ich eine dünne Schicht "Curil T" auf den Block und den Kopf. Zum Festziehen der Kopfschrauben könnte ich den zuvor speziell angefertigten U-förmigen Schlüssel wieder verwenden, sonst kommt man nicht an ihn heran. Dies



natürlich in der vorgeschriebenen Reihenfolge und mit dem richtigen Drehmoment. Außerdem habe ich nun die überholte Wasserpumpe eingebaut. Ich ersetze die mechanische Benzinpumpe durch eine elektrische Pumpe von Hardi, Typ

pomp met dezelfde draadeinden te monteren als waarmee de mechanische pomp vast zit . De purist kan dus eenvoudig de oude pomp weer terugzetten. Tenslotte de dynamo en het oliefilter gemonteerd nu je er nog makkelijk bij kunt. Na nog een keer de kopmoeren op het juiste aandraaimoment aangedraaid te hebben, de klepstoters er in gezet. Dit kan door de tuimelaars opzij te schuiven. Hierna de kleppen gesteld. Na weer uitgezocht te hebben hoe motor en automatische versnellingsbak aan elkaar gekoppeld moeten worden, zo veel mogelijk onderdelen gemonteerd op de starterkrans na. Het vastzetten van de laatste bouten is nog wel een gepruts. Je moet dan door een gat in de motorplaat de bouten aandraaien en de borgplaten vast slaan. Eind februari heb ik de motor en de versnellingsbak in een aanhang-

18812. Deze Pumpe ist ethanolbeständig. Ich habe diese Pumpe seit 18 Jahren in der TF 21. Dazu musste ich eine Deckplatte mit einer passenden Dichtung und einer Halterung zur Montage der Hardi-Pumpe mit den gleichen Gewindeenden wie die mechanische Pumpe anfertigen . So kann der Purist die alte Pumpe leicht wieder einsetzen. Schließlich sind die Lichtmaschine und der Öl filter montiert, dass geht jetzt noch leicht. Nachdem die muttern von Zylinderkopf nochmals mit dem richtigen Drehmoment angezogen wurden, werden die Stößel eingesetzt. Dies kann durch Beiseiteschieben der kipphebel erfolgen . Danach werden die Ventile eingestellt. Nachdem wir erneut herausgefunden haben, wie Motor und Automatikgetriebe miteinander verbunden werden können, werden so viele Teile wie möglich am Starterring montiert. Das Befestigen der letzten Schrauben ist ein bisschen Bastelei. Sie müssen die Schrauben durch ein Loch in der Motorplatte anziehen und die Verriegelungsplatten nachziehen. Ende Februar brachte ich den Motor und das Getriebe in einem Anhänger zu Ab van Egmond. Er stellte der motor in das fertig aufgebaute Fahrgestell und brachte es zum lakierer. Die Karosserie wurde in die Grundierung lackiert und vorsichtig auf das Fahrgestell gesetzt.



wagen naar Ab van Egmond gebracht. Hij heeft die in het klaar staande chassis geplaatst en het geheel naar de spuiter gebracht. De carrosserie is in de primer gezet en inmiddels voorzichtig op het chassis geplaatst *Wordt vervolgd.*

Fortsetzung folgt.



APK-vrijstelling bij 50 jaar eindelijk goedgekeurd door het parlement

Van de FEHAC

APK-vrijstelling bij 50 jaar eindelijk goedgekeurd door het parlement. De Eerste Kamer heeft op 19 mei jl. een wijziging van de Wegenverkeerswet goedgekeurd om alle tractoren te gaan voorzien van een kenteken. Daarnaast werd voor snelle tractoren een APK verplicht en gelijk met die nieuwe APK categorie werd besloten om alle voertuigen ouder dan 50 vrijstelling te verlenen van de APK.

Inlossen van een oude toezegging

Met die vrijstelling wordt een ruim vijf jaar oude toezegging van de overheid eindelijk ingelost. Nu is de RDW aan zet om de vrijstelling ook daadwerkelijk in te gaan voeren.

Dus nog even een paar maanden geduld voordat alle voertuigen uit de 'sixties' en daarvoor nooit meer op bezoek hoeven bij de APK-keurmeester.

De FEHAC heeft zich al heel lang ingezet en dat is nu eindelijk met succes bekroond! om dit resultaat te bereiken

Hoe verder

De FEHAC komt weer met een nieuwsbrief zodra we de ingangsdatum weten van de APK-vrijstelling voor voertuigen van 50 jaar en ouder.

4 x spaakwiel met Vredestein Classic Sprint, TD/TE/TF in redelijke staat

Info: Anton Brouwers

M: +31(0)3217608,

email: anton@brouwershelmond.nl



Alvis TA21 DHC

- Tickford 1951,

Huidige eigenaar:

Geert-Jan Schasfoort

Info: J. Augustijn

-Auto Expertise

M: +31(0)622556263

e-mail: admin@jhgaugustijn.nl



Alvis TA14 DHC

- Tickford 1950

Huidige eigenaar:

Antoine Soffers

Info: Antoine Soffers

M: +31(0)641561427

e-mail: ant.soffers@gmail.com



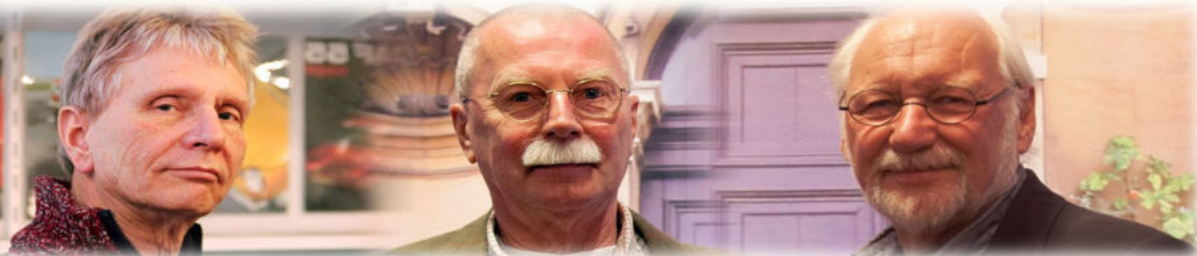
Een grote hoeveelheid Alvis TA 21 onderdelen.

Info: Hans Noordhoek

M: +31(0)655773147,

email: j.noordhoek@planet.nl

Van de redactie

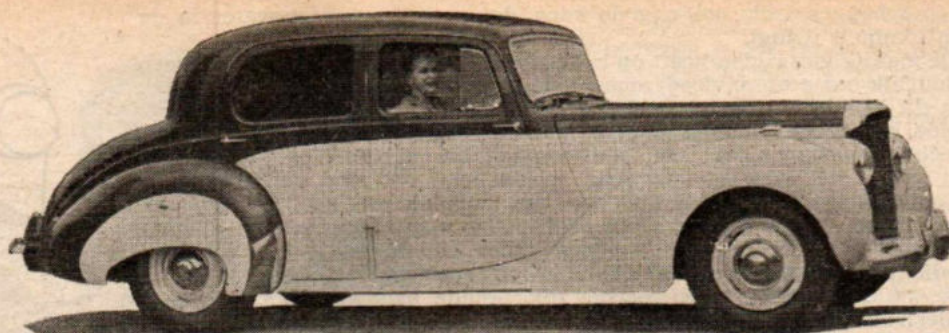


Ondanks of dankzij de Corona Crisis hebben we voldoende materiaal ontvangen om deze Triangel te vullen. Dank aan iedereen die een bijdrage heeft geleverd. De redactie heeft Andreas Rosien benaderd om teksten, die vertaald worden van Nederlands naar Duits te controleren en waar nodig te corrigeren. Adreas woont in Ostbevern - Brock in de buurt van Munster. Andreas heeft voor deze Triangel een stukje geschreven waarin hij zich met zijn vrouw Dagmar voorstelt aan de leden van de Alvis Owner Club Nederland. In deze Triangel doet Erik Glasius verslag van zijn Alvis ervaring en wordt door onze Alvis globetrotter Tom Gatsonides verslag gedaan van zijn Milaan - St. Tropez rally. Hans van der Meijden houdt ons up tot date over de restauratie van zijn TD21 Saloon. Zoals jullie kunnen lezen hebben we ondanks of dankzij de Corona Crisis we voldoende materiaal ontvangen om deze Triangel te vullen. Dank aan iedereen die een bijdrage heeft geleverd.

Die Redaktion hat sich an Andreas Rosien gewandt, um Texte, die vom Niederländischen ins Deutsche übersetzt werden, zu überprüfen und gegebenenfalls zu korrigieren. Adreas lebt in Ostbevern - Brock bei Münster. Andreas hat ein Beitrag für dieses Triangel geschrieben, in dem er sich und seine Frau Dagmar den Mitgliedern des Alvis Owner Club Nederland vorstellt. In diesem Triangel berichtet Erik Glasius über seine Alvis-Erfahrungen und unser Alvis-Weltenbummler Tom Gatsonides über seine Rallye Mailand - St. Tropez. Hans van der Meijden hält uns über die Restaurierung seines TD21-Salons auf dem Laufenden. Wie Sie lesen können, haben wir trotz oder dank der Corona-Krise genügend Material erhalten, um dieses Triangel auszufüllen. Vielen Dank an alle, die dazu beigetragen haben



ALVIS



PHILOSOPHIE

„Wat kan een auto mij nu bieden dat het rationeel en „verantwoord maakt, een twee- of driemaal zo hoge aankoopprijs er voor te besteden als voor andere modellen, die „in comfort en prestaties er niet bij achterstaan en die toch „óók mooi afgewerkt en royaal uitgerust zijn — zo mooi en „zo royaal als redelijkerwijs valt te verlangen van wat per „saldo een vervoermiddel en geen bijou of boudoir-artikel is?

„Komt zo'n hoge prijs in een veel grotere degelijkheid en „daardoor veel langere levensduur tot uiting? Of betaal je „wellicht een aanzienlijk deel van het bedrag uitsluitend „voor de naam en de standing van het merk? Of meer „speciaal voor het prijsopdrijvend effect van productie in „kleine aantallen volgens methoden die misschien óók al „wegens technische veroudering oneconomisch zijn? Aan de „andere kant is die productie toch weer te groot om louter „door gefortuneerde dwazen afgenomen te worden! Het aan- „schaffen en berijden van die heel dure wagens moet dus „bepaald op nog iets anders, op iets méér, dan de hang naar „exclusiviteit — zo men wil — snobisme berusten! Hoe „zit dat nu eigenlijk?”

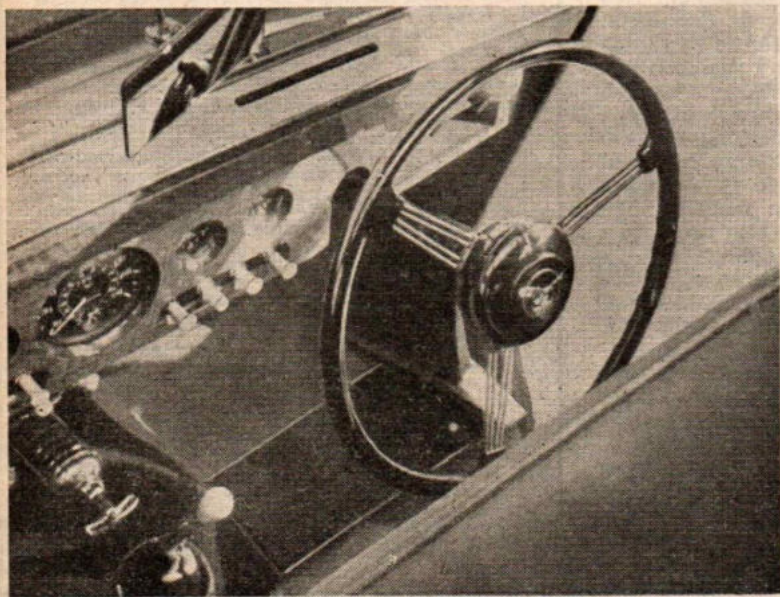
Ziehier, zo kort mogelijk geformuleerd, de strekking van de vragen, welke nagenoeg iedere adviserende, neutrale automobieldeskundige bij tijd en wijle tot zich gericht krijgt. Zij hebben, dat worde uitdrukkelijk geconstateerd, gemeenlijk betrekking op nog veel hoger geprijsde typen dan het onderwerp van dit artikel, meestal op Rolls Royces, Bentleys, Daimlers, e.d., van 40 à 60 mille, gezweven van de Italianen of andere Continentalen in of dicht beneden deze prijs categorie, omdat dáárbij over het algemeen een sterk sprekende top-prestatie-factor als tenminste gedeeltelijke verklaring voor hun kostbaarheid in het geding komt. Maar al kost de Alvis dan slechts tussen de 18 en 19 duizend gulden — en dat „slechts” is, bij het tegenwoordige Nederlandse prijsniveau voor wat men in het vak-bargoens klassewagens pleegt te

noemen, waarlijk geen ironie! — dit hyper-Engelse merk leek ons niettemin een zeer geschikt object om met de aanhef van dit artikel bij de lezer te worden ingeleid! Want in verhouding tot hetgeen die Alvis de automobilist van 1952 „aan de oppervlakte” biedt, is het er voor bedongen bedrag nog altijd hoog genoeg om vragen van de bovenbedoelde aard aan de orde te stellen.....

Schrijver dezes verkeert door zijn functie en zijn relaties in de gelukkige omstandigheid, herhaaldelijk automobieltypen uit de internationale topgroep te kunnen berijden. Meestal zijn dat echter óf modellen van zo geprononceerd sportief karakter en zo geweldige capaciteiten, dat men hun prijs grotendeels uit die specifieke gezichtshoek moet of althans kan bezien, óf dermate kostbare luxe-wagens dat zij, nog daargelaten de bekende importbeperkingen, voor onze lezerskring van wel uiterst gering praktisch belang moeten worden geacht, en wij zo nu en dan alleen iets van onze desbetreffende indrukken vertellen omdat een doorgefourneerde automobielliefhebber zich nu eenmaal óók voor ónbereikbare heerlijkheden interesseert! Met de Alvis echter, hadden we een „klassewagen” te pakken van nog betaalbare prijs en universele bruikbaarheid, en we zijn met meer dan gewone, zij het gereserveerde, belangstelling achter het stuur gaan zitten van een auto, die door de gemiddelde R.A.I.-bezoeker met het vernietigende woord: ouderwets, werd afgedaan, een auto die weinig of geen andere attracties beloofde te bieden dan die der kwaliteit, complex van eigenschappen waarvoor de reputatie van de fabrikant borg staat, maar dat nu niet bepaald een dankbaar onderwerp voor profrit-impressies vormt!

Tegenover de typisch Engelse carrosserie-afwerking (en we doelen hier niet op de slappe imitatie in plaat en plastic waarmee bij het moderne massaproduct noodgedwongen moet worden volstaan) blijkt een min of meer neutrale houding merkwaardigerwijs zeldzaam te zijn. Men vindt „er niets aan” of loopt er warm voor! Automobilisten van de laatste omvatting kunnen bij de Alvis aan hun trek komen; het mooie soepele echte leer van de bekleding en het gepolijste walnoten hout van raamljsten, instrumentenbord, enz., verschaffen tezamen die indruk van sobere distinctie en rustige behaaglijkheid welke, binnen het kader van seriekoetswerk, nog met géén combinatie van textiel, metaalplaat en chroom ten volle bereikt is. En op het dashboard, simpelweg naast elkaar, vijf ronde, duidelijke afleesbare meters in zwart en wit — de snelheidsmeter heel groot in het midden — met daaronder een rij regelknoppen. Geen would-be artistieke rijkheid met neo-gothische wijzerplaten van het puzzle-type, geen snorrepijperij die hinderlijke lichtweerkaatsingen veroorzaakt.

Inmiddels hebben we, achter het stuur, ook geconstateerd dat ze bij Alvis nog weten dat een auto-bestuurder niet achterover leunen moet (een inzicht, dat om mysterieuze redenen verloren dreigt te gaan)



Wij namen door de schuifdakopening een foto, die even een indruk geeft van de typisch Engelse afwerkingsstijl. Van het korte, orthodoxe versnellingshandle — een genot om mee te schakelen! — is de witte knop nog net zichtbaar. Rechts of links stuur naar verkiezing.

en wordt verder onze aandacht getrokken door de eerste voordelen van een carrosseriestijl welke — ondanks het moderniserende effect der gebombeerde en achteraan zijdelings afgedekte spatborden — ontegenzeggelijk een ietwat stijf en hoekig wagenmodel heeft opgeleverd. In plaats van het niet meer onderverdeelde, qua vorm ietwat onbestemde plaatwerk-uitspannel van de hedendaagse pontonvorm-voorsteven vertoont zich aan 's bestuurders oog een lange, echte motorkap met daarop zowaar een radiator-dop als „vizier” en aan weerszijden de beide spatborden goed zichtbaar. De zowel overlans als overdwars bijna rechte daklijn liet het aanbrenge van een breed en betrekkelijk lang schuifdak toe; naderhand zal nog blijken, dat zelfs een lange passagier op de achterbank kan zitten met zijn hoed op — 't is overigens treurig genoeg, dat zo iets tegenwoordig speciale vermelding verdient, ook nog bij een wagen van dit formaat! — en dat de Alvis-combinatie van voorruitstand en bestuurdersplaatsing feitelijk een scherpe veroordeling inhoudt van de moderne tendenz, de rijder gaandeweg verder van een geleidelijk sterker achterover-hellende voorruit af te zetten! Men vergeet reeds hoezeer deze ontwikkeling van het carrosseriemodel in vele gevallen ten koste van 's bestuurders uitzicht en optisch comfort is gegaan, vooral bij een beregende ruit, om van hinderlijke instrumentbord- of stuurwiel-reflecties in zo'n sterk hellende voorruit dan nog niet te spreken. Overigens staat bij de Alvis ook de achterruit bijna verticaal en dat zal ze doorzichtig houden als „stroomlijn”-eigenaars zo'n tikje tobben met waterdamp-aanslag of sneeuw.

Bij het rijden met deze Brit doet zich al binnen de eerste honderd meter een verrassing voor!

De vierdeurs Saloon, van een o.i. gelukkig gekozen middel-formaat, biedt in elk der drie dimensies royaal plaats voor vier personen, maar pretendeert niet een min of meer nauwe zeszitter te zijn en is, met zijn wielbasis van 2,83 meter. ook in de lengte geen „grote slee” (Men merkt dat, apropos, op een heel prettige manier bij het manoeuvreren in druk verkeer, parkeren, etc.). De kennelijk zeer solide constructie van chassis en koetswerk leidde intussen tot een gewicht van globaal 1600 kg, en ofschoon de zescylinder kopkleppenmotor de allesbehalve krappe inhoud van 3 liter heeft, is een max. vermogen van 83 pk (bij 4000 toeren) heden ten dage vrij laag voor die zuigerverplaatsing en ook het tegendeel van hoog — naar moderne normen — als drijfkracht voor het genoemde gewicht, exclusief inzittenden. Men bereidt er zich dus op voor dat deze wagen, het sportieve karakter der meeste vroegere modellen van het Huis ten spijt, wel wat aan de trage en luie kant zal zijn. en dan gaat, bij het gas geven en opschakelen door de versnelingen heen, de Alvis er notabene vandoor in een tempo, dat onmiddellijk de vraag opwerpt, wat die 83 stuks dan wel voor reuze-paardekrachten zijn! En of de motorkoppeling-kromme soms een ongewoon gunstig verloop in de lagere regionen heeft, zodat hogerop de prestaties wel aanmerkelijk zullen afzakken?

Maar neen, het temperament blijft er in tot bij hoog toerental en wie daarvan het maximum profijt wil trekken, kan gerust in de tweede versnelling blijven tot 65 à 70 km/u en in de derde tot ruim boven de 100! De topsnelheid op de prise directe ligt bij circa 140 heuse kilometers per uur, een vaartje dus, waarbij de meeste speedometer-wijzers (als ze dit halen) op zo iets van 155 staan — maar niet die van de Alvis! Acceleratie van stilstand tot 80 km/u vraagt slechts 12 à 13 sec., tot 100 18 à 19 sec.! Aan de andere kant is het, om vlot op te trekken, geenszins nodig om de vier-versnellingsbak (met synchro-mesh op de hoogste drie) uitgebreid te bespelen, hoe zeer men hiertoe ook wordt aangelokt door zo'n

direct werkend knuppeltje-uit-de-vloer, waartegenover het best geconstrueerde schakelmechanisme met stuurkolom-handle nog altijd een droeve concessie aan driepersoons-voorbankbezetting en. de mode betekent! De motor trekt namelijk reeds stevig en soepel bij opmerkelijk lage toerentallen — zij het niet geheel zonder pingelen op Nederlandse benzine — zodat men de Alvis desgewenst „op z'n Amerikaans” rijden kan. Naar onze mening is deze krachtbron trouwens ook in andere opzichten een juweel: trilling-vrij, geruisloos en met een mooie stationnaire gang. Dat ze voortaan ook met twee carburators en 7 pk extra wordt geleverd, vinden we interessant — maar lang niet zo interessant als we oorspronkelijk „op papier” veronderstelden!

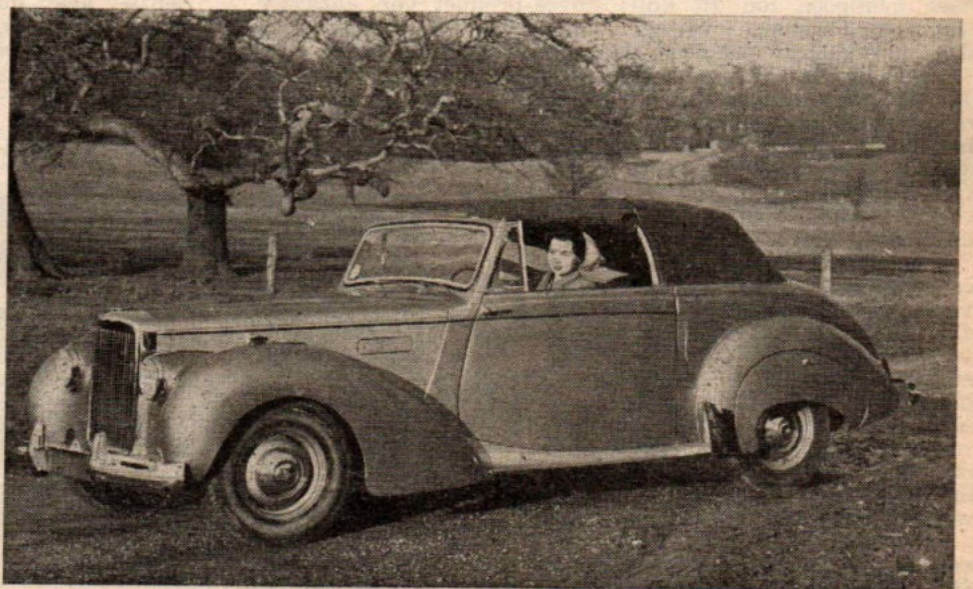
Constructieve buitenisigheden vertoont de motor (met een krukas op zeven lagers) net zo min als het chassis, dat een zeer stijf kokerbalkframe heeft, onafhankelijke voorwielophanging met schroefveren en torsiestabilisator, hypoid achteras met half-elliptische veren in hoezen, telescoopschokbrekers rondom, en hydraulische remmen met twee primaire remschoenen per voorwiel.

Dat een wagen van dit genre en deze afkomst voortreffelijk op de weg ligt, neemt men bijna als vanzelfsprekend aan, doch enkele aspecten van deze veel-omvattende eigenschap kunnen nog wel wat commentaar gebruiken.

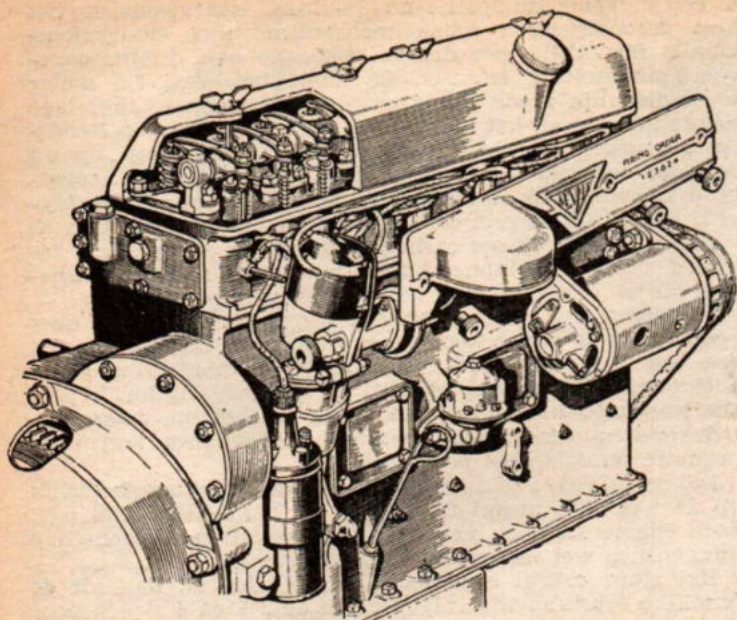
Het stuur maakt een meer „directe” indruk dan uit de feitelijke overbrenging volgt (tussen de 3½ en 4 slagen voor de maximale wielzwenking van links naar rechts), is sterk zelf-centrerend en zeer gevoelig, dit laatste in die zin, dat de wagen heel nauw naar het stuur luistert en de rijder a.h.w. in contact blijft met de weg- en wielsituatie zonder echter van hinderlijke reacties in het stuurwiel last te hebben. Een stuurinrichting van dit type — men vindt ze bij Europese klassewagens wel meer — geeft uitstekende resultaten in de handen van iemand die van rijden weet en houdt; de onverschillige „stuurwieldraaier” met weinig feeling zal, wellicht onbewust, over het algemeen de voorkeur geven aan een stuuruitvoering die minder attentie vraagt, doch rijkunst ook minder tot haar recht doet komen!

De voorvering is een ietsje aan de „harde” kant, maar, met een zo dadelijk te noemen voorbehoud, uit comfort-oogpunt toch nog ruim voldoende schok-absorberend, terwijl dit veringskenmerk waarschijnlijk in belangrijke mate er toe bijdraagt dat de Alvis onaangestast blijkt te zijn door de moderne kwalen van zo menige toer- althans géén sport-wagen: wippen op golvende wegdekken, zwaaien en met-debanden-gillen in de bocht. De bandenspanning komt er kennelijk nogal op aan en ten aanzien van het enige punt van betekenis waarop wij critiek hadden — een voelbare voortplanting van voorwielstoot-„restantjes” tot in de voorcompartimentvloer — werden onze bezwaren voor drie-kwart weggenomen door een vermindering van de wat te hoog blijvende voorbanddruk, welke vermindering géén schadelijke nevenverschijnselen op ander gebied tengevolge had.

Tja, en dat is dan de Alvis, voortbrengsel van een oude



Hiernaast de mooie Cabriolet van het 3-liter-model. Bovenaan nevenstaande pagina de Saloon in een tweekleurige uitvoering (in casu maroon met crème), die veel aftrek vindt.



De 3-liter zescylinder-kopkleppenmotor is ook aan de buitenzijde keurig afgewerkt, getuige o.m. het snel afneembare deksel met kap over de bougiekabels en stroomverdelers. („The Motor“).

fabriek met grote technische renommée die, naast de vervaardiging van vliegtuigmotoren, militaire voertuigen en ander defensie-materieel, tegenwoordig nog slechts gelegenheid vindt voor een jaarproductie van een 1000-tal personenauto's. Vooral niet gehaast en met het kwaliteitsbegrip steeds als eerste consideratie. Zullen het er maar 800 worden — eet niemand bij Alvis een boterham minder. Het type „Three Litre“, gelanceerd op de Geneefse Salon van 1950, blijkt een (voor ons) ongedacht levendige en snelle wagen van sportieve allure en individueel karakter te zijn. Er zullen wat van de nieuwste snufjes op uitrustings- en afwerkingsgebied aan mankeren (waartegenover ettelijke listigheidjes staan, die anderen „al hebben vergeten“); een détail als de toepassing, op doelmatigheidsgronden, van nogal grove, uitwendige

portierscharnieren is typerend voor de opvattingen van de constructeur, en het conservatieve Britse model wordt ontegenzeggelijk slechts door een minderheid zowel praktisch als gedistingeerd, door de meerderheid meer speciaal stijf en ouderwets gevonden. Dat echter het bezitten en berijden van zo'n verfijnd brok traditie op menigeen een moeilijk te definiëren maar onmiskenbare charme uitoefent — wij kunnen ons dat heel goed voorstellen, omdat we zelf „onder de invloed“ kwamen na een kennismaking, waarbij de factor kwaliteit toch slechts hier en daar even om de hoek kon komen kijken: met de klank van een dichtgeduwde portier, de conditie van lak en chroom bij een wagen die gedurende een half jaar gebruik meestal ook 's nachts had buitengestaan, de volslagen rammel- en piepvrijheid van een niet-geheel-stalen carrosserie na zes maanden proefrijderij.

„It certainly looks like a real motorcar“ — „Het is om te zien in ieder geval een echte automobiel“ — zo zeiden we, voor de redactionele deur, hoffelijkheidshalve doch eerlijk gemeend tot de Engelsman die met de heer Sarlet van de Ned. Motoren Mij. de wagen uitkwam.

„En het is een echte automobiel om te berijden“, zo reageerde de fabrieksvertegenwoordiger prompt, met een uitnodigend gebaar naar de bestuurderszitplaats. Naderhand, bij het afscheid, hebben we dat volmondig beaamd. En hoewel we uiteraard allerminst pretenderen, met dit verslag van onze bevindingen en indrukken een concreet antwoord te hebben gegeven op de vragen die we een denkbeeldig automobilist ter inleiding lieten stellen, bestaat dezerzijds de hoop, dat de aandachtige lezer in het bovenstaande toch de positieve reactie op de algemene strekking dezer vragen zal hebben gevonden, waartoe de kennismaking met de Alvis in de praktijk ons heeft gebracht!

VAN WAMELEN.

'n Bentley voor 200 km/u!

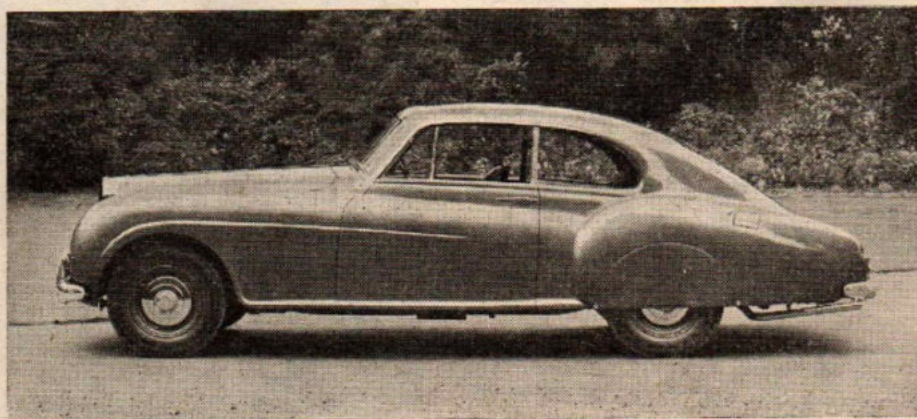
Vele Bentley-bewonderaars gaat het aan het hart, dat het op rensportgebied eens zo geduchte Engelse merk zich niet alleen, reeds jaren geleden, geheel uit het wedstrijdwezen heeft teruggetrokken, maar ook in de uitvoering van zijn handelsmodellen de sportieve noot meer en meer heeft afgezwakt. Als comfortabele en geruisloze luxe-toerwagen is de moderne Bentley weliswaar flink snel, doch menigeen zou dit Rolls Royce-product van karakter wat anders wensen (overigens zonder te garanderen dat hij dan onmiddellijk 40 à 60 mille uit zijn zak halen zou!).

Degenen die er zo over denken, zal het deugd doen dat Bentley dezer dagen voor het front is gekomen met een nieuw model, de Continental Sports Saloon, waarbij zowel in het mechanische gedeelte als wat het koetswerk betreft, het accent in versterkte mate op de prestatiefactor werd gelegd, zonder evenwel het geheel noemenswaard aan verfijning te doen verliezen.

Wijzigingen aan de carburators, inlaaten en uitlaatspruitstukken en compressieverhouding hebben het vermogen van de 4,5-liter zescylindermotor aanmerkelijk verhoogd — cijfers publiceren doen Rolls en Bentley nooit! — terwijl andere overbrengingsverhoudingen in de transmissie konden worden toegepast, omdat de carrosserie, een gesloten tweedeurs-vierpersoons-model van Mulliner, niet alleen minder weegt dan het Standaard-koetswerk, doch bovendien een belangrijk

lagere luchtweerstand heeft. Dit laatste houdt zowel met de algehele vorm als met de gladde afwerking verband; zelfs de bekende „dummy“ radiator dop met gevleugelde B heeft het veld moeten ruimen! De beplating is van aluminium, en ook in het geraamte van de carrosserie werd dit materiaal zooveel mogelijk verwerkt; de wagen weegt daardoor „slechts“ 1660 kg, oftewel circa 180 kg minder dan de gewone Saloon. De topsnelheid ligt, met dit al, niet ver van de 200 km/h en de acceleratie is van het duw-in-de-rug genre tot bij zeer hoog tempo!

Bentley geeft duidelijk te kennen, dat van de, uitsluitend voor export bestemde Continental Sports Saloon slechts een klein aantal zullen worden gemaakt, op bestelling, en van de toekomstige eigenaars schijnt een verklaring te zullen worden gevraagd — nu komt de klap op de vuurpijl! — dat zij deze machtige automobiel niet voor wedstrijddoeleinden zullen gebruiken!



Lang, laag en veel vloeiender van lijn dan bij Bentley gewoonte is: de nieuwe Continental Sports Saloon.

Milano -Monte Carlo - St Tropez 2019

Door:
Tom Gatsonides

Van 22 tot 27 september 2019 hebben we een fijne rijervaring beleefd. Met de Belgische organisatie "SeaSunRally" deden we mee met hun evenement Milaan - St Tropez.

Deze organisatie bestaat uit mensen die vroeger betrokken waren bij het toerisme/cartografie en de rally sport in de periode rond 1960. Daar zij geen Marshalls of ander personeel nodig hebben zijn de kosten voor zo'n aantrekkelijk evenement met klasse hotels en goede horeca voorzieningen nog "acceptabel". We blijven ons realiseren dat we bevoorrecht zijn om aldus relaxed rijdend met onze Alvis volop te genieten van al het goede wat ons brengt. De route gaat over de mooist denkbare wegen in het Alpengebied die te vinden zijn in Frankrijk en Italië.

De start is in Milaan bij het Alfa Romeo museum, al direct een top locatie. Mooi museum en eromheen een groot parkeer terrein waar de auto's die met behulp van diverse transporteurs gebracht worden, makkelijk gelost kunnen worden. Na de start in de middag rijden we door de Po vlakte naar Lago Maggiore een traject van ruim 125 km waar een mooi hotel ons verwelkomt en de borrel op ons wacht. De trend is gezet. Geen al te lange trajecten en ruimschoots gelegenheid voor de sociale contacten, waar vriendschap en interesse voor auto's het uitgangspunt is. De tweede dag gaat naar Turijn. De route is ca 250 km en brengt ons over de eerst Alpijnse cols, waar we van prachtige vergezichten genieten. Ook niet geheel onbelangrijk; de Italiaanse horeca is toch echt een wereld apart, absolute aanrader. Heerlijk om van de lokale keuken te genieten met zijn verse producten en een goed glas wijn. De derde dag is een "zware" rijders dag van ruim 400 km over de hoogste bergpassen van Europa! Buitengewoon en onvergetelijk. Jammer dat de weersomstandigheden wisselvallig waren met af en toe "laag hangende bewolking" anders hadden we het dak van deze Frans-Italiaanse grensstreek helder kunnen bewonderen. Nu deden we achtereenvolgens 4 cols boven de 2000 meter aan. Finestre 2176m - Izoard 2360m - Bonette 2802m - Lombarde 2350m. Ongekend zo'n route, waar is dat nog mogelijk! Dit vergt natuurlijk niet alleen veel van de mens, maar ook zeker van de machine. De auto's moeten echt in een goede conditie zijn

Mailand-Monte Carlo - St. Tropez 2019

Vom 22. bis 27. September 2019 hatten wir ein schönes Fahrerlebnis. Mit der belgischen Organisation "SeaSunRally" haben wir an ihrer Veranstaltung Mailand - St. Tropez teilgenommen. Diese Organisation besteht aus Personen, die sich in der Zeit um 1960 mit Tourismus/Kartographie und dem Rallyesport beschäftigt haben. Da sie keine Marshalls oder anderes



Personal benötigen, sind die Kosten für eine so attraktive Veranstaltung mit Klassenhotels und guten Verpflegungseinrichtungen immer noch "akzeptabel". Wir sind uns weiterhin bewusst, dass wir das Privileg haben, all die guten Dinge zu genießen, die uns beim Fahren unseres Alvis bringen. Die Route führt uns auf den schönsten Straßen des Alpenraums, die in Frankreich und Italien zu finden sind. Der Start erfolgt in Mailand im Alfa-Romeo-Museum, das bereits eine Top-Lokation ist. Ein schönes Museum und um das Museum herum ein großer Parkplatz, auf dem die Autos, die von verschiedenen Transportern gebracht werden, leicht entladen werden können. Nach dem Start am Nachmittag fahren wir durch die Po ebene zum Lago Maggiore, eine Strecke von über 125 km, wo wir in einem schönen Hotel empfangen werden und wo Getränke auf uns warten. Der Trend ist gesetzt. Keine zu langen Strecken und viel Gelegenheit für soziale Kontakte, wobei Freundschaft und Interesse am Auto der Ausgangspunkt ist. Der zweite Tag geht nach Turin. Die Route ist etwa 250 km lang und führt uns über die ers

ten Alpenpässe, wo wir wunderschöne Aussichten genießen. Auch nicht ganz unwichtig; das italienische Gastgewerbe ist wirklich eine Welt für sich, absolut

om dit parcours probleemloos te doorstaan. Gelukkig is er een technisch onderhoud team mee die deze dagen veel overwerk hebben moeten verrichten om alles draaiende te houden. Zonder zulke technische "assistentie" is zo'n rally met historische auto's door dit bergachtige gebied denk ik niet mogelijk. Hulde aan deze bekwame vrijwilligers, die merendeels uit technici met historisch auto achtergrond bestaat. De vierde dag van Cuneo naar San Remo is ca 235 km en lijdt ons door het middegebergte in de grens streek Frankrijk - Italië. Dit gebied staat bekend door zijn bloemenpracht en bochtige pittoreske wegen van oa. de bekende rally van San Remo.

empfehlenswert. Es ist schön, die lokale Küche mit ihren frischen Produkten und einem guten Glas Wein zu genießen. Der dritte Tag ist ein "schwerer" Fahrtag von über 400 km über die höchsten Bergpässe Europas! Außergewöhnlich und unvergesslich. Es ist schade, dass die Wetterbedingungen wechselhaft waren, mit gelegentlich "tief hängenden Wolken", sonst hätten wir das Dach dieser französisch-italienischen Grenzregion deutlich besser bewundern können. Wir fuhren nun 4 Pässe von mehr als 2000 Metern Höhe hintereinander. Finestre 2176m - Izoard 2360m - Bonette 2802m - Lombarde 2350m. Unglaublich eine solche Route, wo ist das noch möglich! Das erfordert natürlich nicht nur viel vom Menschen, sondern auch von der Maschine. Die Autos müssen wirklich in einem guten Zustand sein, um diese Strecke ohne Probleme zu passieren. Zum Glück gibt es ein technisches Wartungsteam, das in diesen Tagen viele Überstunden machen musste, um alles am Laufen zu halten. Ohne eine solche technische "Unterstützung" ist eine solche Rallye mit historischen Fahrzeugen durch diese Bergregion meiner Meinung nach nicht möglich. Eine Hommage an diese fähigen Freiwilligen, von denen die meisten Techniker mit einem historischen Autohintergrund sind. Der vierte Tag von Cuneo nach San Remo ist ca. 235 km lang und führt uns durch das Mittelgebirge in der Grenzregion Frankreich - Italien. Dieses Gebiet ist bekannt für seine Blumenpracht und die malerischen, kurvenreichen Straßen, unter anderem für die berühmte Rallye von San Remo. Der fünfte Tag - von San Remo nach St. Paul de Vence (260 km) - führt uns in das Gebiet, in dem früher die Rallye Monte Carlo stattfand. Für mich persönlich ein nostalgisches Ereignis. Ich will Ihnen meine Erfahrungen dazu separat mitteilen. Am letzten Tag fahren wir nur noch einen halben Tag und müssen ca. 150 km fahren, um rechtzeitig nach St. Tropez zu kommen und den Strand und die Sonne zu genießen. Hier wird das Ziel ausgiebig gefeiert. Die Damen werden verrückt und sind so begeistert, dass sie barfuß im Meer tan-



De vijfde dag - San Remo naar St. Paul de Vence (260 km)- brengt ons in het gebied waar vroeger de Rally van Monte Carlo zijn domicilie had. Voor mij persoonlijk een nostalgisch gebeuren. Separaat wil ik met jullie graag mijn ervaringen daar over delen. De laatste dag rijden we maar een halve dag en moeten ca 150 km afleggen m tijdig in St. Tropez aan te komen en nog volop te gaan genieten van strand - zon. Hier wordt de finish uitbundig gevierd. De dames gaan helemaal uit hun bol en zijn

zen. Wunderbar spontan. Die "Preisverleihung" findet ebenfalls am Strand bei unserem Hotel statt. Ein Top-Standort, an dem die Atmosphäre offensichtlich ist. Bei dieser Rallye fuhren etwa 55 Teams mit. Dreißig von ihnen nehmen an der Sportgruppe - mit Zeitmessung - teil und fünfundzwanzig fahren die Tour. Sport bedeutet, dass es etwa 5 Regelmäßigkeitsprüfungen pro Tag gibt, bei denen es wichtig ist, dass man die richtige Strecke mit einer vorgegebenen Durchschnittsgeschwindigkeit fährt. Jede Sekunde der Abweichung gibt "Bestrafung", und so kann man eine



zo enthousiast dat er met de voetjes bloot in de zee wordt gedanst. Heerlijk spontaan. Ook de "prijsuitreiking" vind op 't strand plaats bij ons hotel. Een top lokatie waar de sfeer evident is. In deze rally reden ca 55 teams mee. Daarvan zijn er 30 die meedoen in de sport groep -met tijdwaarneming - en 25 die de toer rijden. Sport houdt in dat er per dag ca 5 regularities gereden worden waar het er om gaat dat je de juiste route rijdt met een vooraf vastgestelde gemiddelde snelheid. Elke seconden afwijking geeft "straf", en aldus kan men een klasement creëren. Uitdagend maar stress vol! Wij als toer rijders rijden de zelfde route maar dan zonder

Rangliste erstellen. Herausfordernd, aber anstrengend! Wir als Tourenfahrer fahren die gleiche Strecke, aber ohne zeitliche Auflagen. Entspannt und genießen von allem, was die Umgebung zu bieten hat. Das bedeutet, dass die Möglichkeit zum Mittagessen sehr großzügig ist und dass man nur zwischen 17 und 19 Uhr im Hotel erwartet wird. Leider gab es in diesem Jahr nur 4 vorkriegswagen, nämlich Alvis, Bentley und Lagonda. Der größte Teil der Flotte bestand aus den bekannten Marken Mercedes-Porsche-Triumph-MG-Austin-Healy-Jaguar-Ford und Volvo's, aber glücklicherweise auch aus einigen Spezialfahrzeugen wie Mustang, Alfa, Lancia und Sunbeam Tiger, die

enige tijd consequenties. Relaxed en genietend van alles wat de omgeving te bieden heeft. Dit houdt in dat de mogelijkheid te lunchen zeer ruim is en dat er enkel verwacht wordt dat men tussen 17 en 19 in 't hotel arriveert. Helaas waren er dit jaar maar 4 voor oorlogse auto's, tw. Alvis, Bentley en Lagonda. Het meerendeel van het wagenpark bestond uit de bekende merken Mercedes-Porsche-Triumph-MG-AustinHealy-Jaguar-Ford en Volvo's, maar gelukkig ook wel enige bijzondere auto's zoals Mustang, Alfa, Lancia en Sunbeam Tiger allemaal wel van voor 1970. Persoonlijk hebben we nog wel wat "bijzonders" beleefd wat ik de moeite waard vind hier te noemen; Op de vierde dag, niet een te lang traject (235 km) reden we gelijk op met Ivo Nijs en Jos Gerritsen (Ex Alvis rijders en lid van onze club) . Jos met Elly in hun Jaguar XK 150 DHC viel soms plotseling stil. Na wat zoeken konden we vast-

alle aus der Zeit vor 1970 stammten. Wir haben etwas "Besonderes" erlebt, das meiner Meinung nach hier erwähnt werden sollte. Am vierten, nicht allzu langen Tag (235 km) fuhren wir zusammen mit Ivo Nijs und Jos Gerritsen (Ex-Alvis-Fahrer und Mitglied unseres Clubs) los. Jos mit Elly in ihrem Jaguar XK 150 DHC wo manchmal der Motor ausfiel. Nach einiger Suche stellten wir fest, dass die Benzinpumpe nicht mehr zu 100% funktionierte. Mit ein paar Hammerschlägen auf die Pumpe brachten wir sie immer wieder zum Laufen, aber dieses Problem wiederholte sich immer wieder..... letz endlich war es Schicht im Schacht. Das passiert immer im Niemandsland etwa 80 km vor dem Ziel. Das Telefon sollte unsere Rettung sein. KNAC Niederlande wurde kontaktiert, Jos ist seit Jahren ein loyales und zahlendes Mitglied. Rückmeldung von KNAC/ANWB: sie schicken jemanden so schnell wie möglich, wir haben eine Schadensnummer, uns könnte wenig passieren. Abwarten ist





stellen dat de benzine pomp niet meer 100 % functioneert. Met wat klappen van de hamer op de pomp kregen we hem steeds weer op gang. Toch herhaalde dit probleem zich steeds meer..... dus je kunt het aan voelen komen...de benzine pomp begaf het. Ellende. Gebeurt natuurlijk in niemandsland ca 80 km voor de finish. De telefoon moest onze redding zijn. KNAC Nederland gebeld, Jos is nl al jaren trouw en betalend lid. Terug melding KNAC/ANWB stuurt iemand zo spoedig mogelijk, we kregen een schade nummer, er kon ons weinig gebeuren???? Afwachten is het devies. Als



die Devise. Als Freunde untereinander lassen wir Jos natürlich nicht allein. Wir haben Elly bereits ins Hotel gebracht. Wir bleiben mit 3 Autos zurück und warten auf Hilfe. Ein vorbeigehender Teilnehmer fragt nach dem Problem; Benzinpumpe kaputt und kein Ersatz. Jos hat immer eine Menge an Ersatzmaterial dabei aber leider keine Benzinpumpe dieses Mal. Zu unserer freudigen Überraschung übergab dieser hilfsbereite Teilnehmer seine nagelneue Ersatzpumpe. Wir dachten dass es sich als nützlich erweisen würde, wenn der Techniker kommt der den KNAC schickt. Es ist schön, in der untergehenden Sonne zu sitzen, und mit etwas Obst - Schokolade und





vrienden onder elkaar laten we Jos natuurlijk niet alleen achter. Met een andere deelnemer is Elly alvast naar het hotel gebracht. Wij blijven met 3 auto's achter en wachten hoopvol af wanneer de hulp zou komen. Een passerende deelnemer vraagt naar het probleem. Benzinepomp en hebben geen reserve. Jos neemt eigenlijk altijd veel reserve materiaal mee, maar helaas geen benzine pomp dit keer. Tot onze blijde verbazing gaf deze hulpvaardige deelnemer zijn gloed nieuwe reserve pomp af.



Süßigkeiten - vertreiben wir uns die Zeit. Um sicherzugehen, haben wir unsere Rallye-Techniker gefragt, ob sie in der Gegend sind und helfen könnten? Aber mussten einen anderen Teilnehmer "retten", und mit Entschuldigung wurde berichtet, dass wir uns nicht auf sie verlassen konnten. Es wird kälter und später und später... das wird nicht funktionieren. Die Stimmung wird schlechter, was soll man tun? Selber das Problem zur Hand nehmen. Wir waren uns darüber im Klaren, dass dies keine leichte Aufgabe sein würde, aber wir sahen keine andere Möglichkeit. Also den Jaguar so hoch wie möglich aufgebockt, weil die Benzinpumpe unter das Auto hinter einer Schutzplatte hängt. Nach ein par kräftige setzen (nicht zum übersetzen geeignet) und von unseren Ehefrauen ermutigt, ist es Ivo und mir gelungen die pompe zu wechseln und der Motor ist wieder angesprungen. . Jos ist von dem Ergebnis sehr begeistert und hat jetzt ein breites Grinsen von Ohr zu Ohr. Es wird spät und die Sonne geht bald unter. Stolz wie ein Pfau melden wir uns bei der KNAC/ANWB-Pannenhilfe Ausland. Zu unserer Überraschung wird uns mitgeteilt das mit unsere anfrage leider noch nichts getan worden! Was für ein Schock für uns. Wir hätten also warten können, bis...Nach gut 1,5 Stunden im Dunkeln erreichen wir das Hotel, wo der Drink und Elly auf uns warten. Wir



Altijd handig dachten we als die techneut komt die de KNAC stuurt. Het is lekker vertoeven in de ondergaande zon en met wat fruit - chocolade en snoep verdrijven we de tijd. Toch ook voor de zekerheid onze rally techneuten gevraagd of ze in de buurt waren of dat ze snel op onze stek zullen arriveren. Jammer zij zijn bezig met een andere deelnemer te "redden" en met excuses werd gemeld dat we niet op ze konden rekenen. Het wordt kouder en later en later... dat wordt niets. Stemming wordt minder, wat te doen? De stoute schoenen maar aantrekken en de keuze om het zelf te herstellen met het weinige gereedschap werd gedaan. Realiseerde ons best dat dit niet een eenvoudige klus zou zijn, maar een andere optie zagen we niet zitten. Dus de Jaguar op krikken zo hoog mogelijk want de benzinepomp hangt er onder achter een beschermplaat. Na wat stevige woorden (niet voor herhaling vatbaar) en diverse aanmoedigingen van de dames lukt het Ivo en mij om de pomp te verwisselen en het geheel aan de praat te krijgen. Jos is laaiend enthousiast over het resultaat en heeft nu een grote grijns van oor tot oor. We zijn ruim een uur verder en de zon staat op punt om onder te gaan. Trots als pauwen melden we ons telefonisch af bij de KNAC/ANWB pech hulp buitenland. Tot onze stomme verbazing krijgen we als antwoord op de vraag hoever de depaneur/techneut al onderweg is..... helaas nog niets aan gedaan!!!! Wat een shock voor ons. Zo hadden we kunnen wachten tot.....? Een goed 1,5 uur in t donker rijdend komen we aan in t hotel waar de borrel en Elly op ons wacht. Wij laten ons de maaltijd in een jubelende stemming met behoorlijk wat wijn uiterst goed smaken. Toeval is dat we precies gelijk met ons service team arriveren in het hotel. Zij hebben hun schade opgelost door de auto op de trailer te zetten en aldus een andere "pech" deelnemer uit de brand te helpen en gelukkig te maken. De broederschap onderling met hun was groots. Ja monteurs onder elkaar, dat kan niet fout gaan. Andere mensen te helpen geeft natuurlijk een voldaan gevoel. Aldus hebben we in de herfst een geweldige week beleefd die eindigt aan de zuid Franse Riviera met de blote voetjes in de Middellandse zee vergezeld van een lekker mediterraan zonnetje - een goed glas wijn en nieuwe "auto" vrienden.



ließen uns die Mahlzeit in Jubelstimmung mit ziemlich viel Wein sehr gut schmecken. Der Zufall will es, dass wir gleichzeitig mit unserem Serviceteam im Hotel ankommen. Sie lösten ihr Problem, indem sie das Auto auf den Anhänger stellten um so einem anderen Unglücksteilnehmer wieder mobil zu machen. Die Kameradschaft zwischen ihnen war großartig. Ja, Mechaniker unter sich, das kann nicht schief gehen. Anderen Menschen zu helfen gibt natürlich ein zufriedenes Gefühl. So hatten wir im Herbst eine tolle Woche an der südfranzösischen Riviera, die mit nackten Füßen im Mittelmeer endete, begleitet von einer schönen Mittelmeersonne - ein gutes Glas Wein und neue "Autofreunde".

Een jongensdroom die uit kwam

deel 1

Door:
Erik Glasius

Er was eens, lang geleden, een jongen die vaak met auto's bezig was. Altijd op straat ernaar kijken. Erover lezen. In het dorp waar hij woonde, kwam een nieuw gezin wonen.



De middelste zoon ging naar dezelfde middelbare school in de stad. Al gauw fietsten ze samen. Ze werden vrienden. Nog maar weinig mensen hadden toen auto's. De ouders van die jongen hadden er wel een. Een heel exclusieve auto. Een Alvis 3 Litre saloon. Zo'n auto wil ik later ook hebben, dacht de jongen. In het midden van de jaren zestig leek het even zover te komen. De jongen was inmiddels een man geworden. Hij had een leuke baan gekregen bij de RAI Vereniging in Amsterdam. En toen was er die advertentie waarin een Alvis 3 Litre drophead coupé werd aangeboden. Een proefrit werd gemaakt. Er volgen enkele dagen van innerlijke strijd. Om te beginnen was de prijs (2500 gulden) een obstakel, daarvoor zou geleend moeten worden. Nog belangrijker was het besef dat zo'n toen tien jaar oude klasse-auto ook kosten voor onderhoud, brandstof, belastingen en verzekering van een hoge klasse zouden vergen. Het verstandige besluit viel om deze auto niet te kopen. Hij is, blijkens een interview van Coen van der Weiden met toenmalig eigenaar Leslie Hurle Bath in Triangel 44 (december 1998), verkocht aan twee Helmondse broers en sindsdien niet meer bekend. Na enige jaren was er het huwelijk en vervolgens de kinderen. Tijd voor een zeer rationele keuze: een Volkswagen kever 1500. Dat viel tegen. De koppeling ging zwaar, de versnellingspook lag niet lekker in de hand en het ding maakte een hoop lawaai. Al na

een jaar werd de auto van de hand gedaan en deed een Daf 55 stationcar zijn intrede. Volautomatisch en met een prettige Renault 1100 motor. Opgevouwen paste de kinderwagen precies achter de achterbank. Met het land ging het goed en met de loopbaan van de man ook. De groter wordende kinderen vroegen ruimer transport. Dat werd een Renault 12, een inmiddels volledig vergeten model, met automaat, want dat beviel goed. Enige jaren en enige promotie later lonkte het hogere marktsegment. Mede dankzij goede contacten met de importeur kon een BMW 320 worden aangeschaft. Dat was een viercilinder en later volgden enige zescilinders. Toen de kinderen het huis uit waren, werd het tijd een andere droom te verwezenlijken: een vrijstaand huis, bij voorkeur op een mooie plek, bij voorkeur niet te ver van het werk van man en vrouw. Het kostte wat tijd, veel inspanning en een hoge hypotheek voor dit kon worden gerealiseerd, maar in 1990 was het zo ver. Een van de bijzonderheden van dit huis was, dat het een groot souterrain had, met



(verwarmde) ruimte voor diverse auto's. Dat betekende dus een uitstekende mogelijkheid tot stalling van een klassieke auto. Zou de Alvis nu komen? Er werd naar gekeken met als conclusie dat zo'n auto wel erg duur was. Dan maar wat lager gemikt. Het oog viel op de Triumph Stag, het Engelse equivalent van de Mercedes-Benz 'Pagode', met een groot verschil in prijs en in kwaliteit. In Nederland bleek niets behoorlijks te vinden en dus werd de blik op Engeland gericht. Een Engelse specialist bood een mooie donkerrode met licht bruine bekleding aan. Gerestaureerd, zo zei hij en dat bleek later niet helemaal waar. De motor, een berucht zwak punt van de Stag, was inderdaad helemaal gereviseerd en functioneerde uitstekend. Aan de remmen moesten wat onderdelen vervangen worden en de elektrische installatie maakte af en toe het bekende 'Lucas prince of darkness' waar. De drietraps Borg Warner automaat was ook niet de soepelste. Met af en toe een onwelkome onderbreking werden tochten met de Stag gemaakt. De langste voor een vakantie in midden Frankrijk en dat ging goed. Grote

voordelen van de Stag zijn het ruime interieur en de zeer gemakkelijk te bedienen kap, die praktisch met één handbeweging in de daarvoor voorziene ruimte verdwijnt. Ook de standaard stuurbekekrachtiging en de onafhankelijke achtervering maakten het rijden zeer comfortabel. Een nadeel -dat veel AOCN leden niet zo zullen ondervinden- was het stuur rechts. Dat beviel toch echt niet. Na een paar jaar werd het daarom tijd afscheid te nemen van dit 'proud example of British craftsmanship'. De koper was iemand met een gezin met vier kinderen. Er was al een MG TF en nu was het plan dat hij die zou rijden bij gezamenlijke uitstapjes vergezeld door één kind en zijn vrouw de Stag met de andere drie. Of die twee achterin de Stag het overleefd hebben, vermeldt de geschiedenis niet. Voor iedere cabriolet geldt immers dat het boven de 20 km/u afzien is op de achterbank als gevolg van de dan optredende wind en tocht. Volgens de RDW bestaat deze auto nog steeds, maar is de APK in oktober 2010 verlopen. Weer gingen jaren voorbij. Weer kwam de gedachte aan de Alvis boven. De eerste vraag was:



welk model dan wel? Een wonderschone Tickford drophead met carrosserie in twee kleuren? Voor- delen: mooi model, niet te groot. Nadelen: nooit leverbaar geweest met automaat en/of stuurbe- krachtiging, bediening kap tijdrovend, techniek wel erg gedateerd (trommelremmen). Dus kwam de TD in beeld. TE en TF vielen vanzelf af van- wege de foielelijke dubbele koplampen die de lijn van het gebalanceerde Graber ontwerp geheel verstoren. Voor de leden die wel zo'n auto hebben: over smaak valt niet te twisten.

Toen eenmaal vast stond dát er een Alvis moest komen en ook welke, was duidelijk dat een lidmaatschap van de clubs, zowel AOC als AOCN onontbeerlijk was. Voorts rees de vraag of zo'n vrij grote auto op de beoogde plaats in de garage zou passen. Daarbij zou namelijk een pilaar gepasseerd moeten worden. De beste methode om daarachter te komen, was iemand die al zo'n auto had vragen eens langs te komen en te pas- sen. Secretaris Coen van der Weiden was wel zo vriendelijk aan zo'n verzoek te voldoen.

Het paste prima. Coen was ook degene die tevoren de nodige informatie over het onderhoud van een Alvis had verstrekt. Vervolgens begon de zoektocht. De man die een jongensdroom in vervulling wilde laten gaan, werd daarbij ernstig gehandicapt door een stringente eis. Na de erva- ringen met de Stag zou de nieuwe klassieker er nu een moeten zijn als bedoeld voor de continentale markt, dus met het stuur links. Maanden werd het roze bulletin van de AOC



doorgenomen en steeds zonder resultaat. Dan maar de omgekeerde methode gevolgd, namelijk zelf een advertentie zetten. De tekst: "TD 21 DHC with LHD wanted by Dutch member, preferably in good or sound condition." Weer gingen maanden voorbij en toen, bij terug- komst op kantoor van een afspraak, meldde de secretaresse: 'Er heeft een Engelsman voor je gebeld, het ging over een oude auto'.

De Engelsman bleek AOC lid David Little te zijn, eigenaar van een TC en een TD, beide open wagens. Hij wilde een TE coupé kopen om ook in het koude jaargetijde comfortabel te kunnen rijden. De TD, met links stuur en automaat welzeker, mocht naar een nieuwe eigenaar. De kleur wittig lichtgrijs was niet de mooiste, maar origineel, de kleur blauw van de kap beviel wel. De automaat was ook niet origineel, maar, veel beter, een viertraps ZF zoals in latere modellen Jaguar gemonteerd. Over de prijs viel niet te praten en dat gebeurde dan ook niet, daarvoor was de positie van de verkoper veel te sterk. En zo kwam op een dag in augustus 2004 een Alvis (chassis nr. 25991) naar Amstelveen, nadat er vele Ponden naar Suffolk waren gegaan. Een jongensdroom was uitgekomen.

(wordt vervolgd)



Hallo, Wij zijn Dagmar en Andreas Rosien en wonen in het Münsterland.



Via Ellie en Anton, die net als wij lid zijn van de Britse Fun Driver Club, zijn wij in contact gekomen met de Alvis Owners Club Nederland.

Sommige leden van de Alvis Owner Club kennen ons al van gezamenlijke evenementen. Sinds het einde van de jaren '80 zijn Engelse klassieke auto's een hobby van ons. Toen we elkaar leerde kennen had ik al twee Engelse klassieke motorfietsen. Omdat Dagmar niet graag op een motor reed, ging ze op zoek naar een klassieke Engelse auto en zo kwam in 1988 onze Morgan 4/4 jaar uit 1970 in onze familie. Het werd ook onze trouwauto en nog steeds wordt er regelmatig met de Morgan gereden. Nadat we ons in het Münsterland hadden gevestigd via tussenstops in Keulen, Moskou en Parijs, werden andere klassiekers (bijna uitsluitend Engelse) aan onze

Hallo, Wir sind Dagmar und Andreas aus Münsterland.



Auf den Alvis Owners Club sind wir durch Ellie und Anton, die wie wir Mitglieder des British Fun Driver Club sind, aufmerksam geworden.

Sicher sind wir schon einigen Alvis Clubmitgliedern durch gemeinsame Veranstaltungen bekannt. Wir betreiben schon seit Ende der 80ziger das gemeinsame Hobby englische Oldtimer. Als wir uns kennenlernten hatte ich bereits zwei englische klassische Motorräder. Da Dagmar nicht so gerne Motorrad fahren mochte, hat sie auch für einen längeren Zeitraum werden wir wohl nur das Münsterland „erfahren“ können, hoffen aber auch auf baldige, gemeinsame Erlebnisse mit dem AOC NL und dem BFDC. Dagmar und Andreas Rosien angefangen sich nach einem klassischen englischen Fahrzeug umzuschauen. So kam 1988 unser Morgan 4/4 Baujahr 1970 in unsere Familie. Er wurde auch unser Hochzeitswagen und wird auch heute noch in jeder Saison bewegt. Nachdem wir über die Stationen Köln, Moskau, Paris im Münsterland sesshaft wurden, ist dann noch der eine oder andere Oldtimer (fast ausschließlich englische Klassiker), dazu gekommen. Ein bunter Querschnitt durch die englische Fahrzeugindustrie. Von Morris, über MG und Morgan, bis zum Jaguar. Allerdings ist leider noch kein Alvis dabei.... Unsere Freizeitgestaltung und Urlaubsziele sind sehr durch unsere Oldtimer geprägt. Eine weitere Passion sind unser Haus und Garten. Ab der zweiten Jahreshälfte sind wir beide nicht mehr berufstätig, dann haben wir das Ziel unsere Oldtimer noch



verzameling toegevoegd. Een dwarsdoorsnede van de kleurrijke Engelse auto-industrie, onder andere Morris, MG, Morgan en Jaguar. Helaas nog geen Alvis... Onze vrijetijdsbesteding en vakantiebestemmingen worden sterk beïnvloed door onze klassieke auto's. Een andere passie is ons huis en onze tuin. Vanaf de tweede helft van het jaar hoeven wij niet meer te werken en kunnen dan nog intensiever gebruik maken van onze klassiekers. De huidige situatie (Corona),





en misschien wel voor een langere periode zullen we ons moeten beperken tot het Münsterland. We hopen in de nabije toekomst weer samen met leden van de AOCN en de BFDC aan evenementen deel te kunnen nemen.



intensiver zu nutzen und noch mehr Freude daraus zu ziehen. In der aktuellen Situation und wahrscheinlich In der aktuellen Situation und wahrscheinlich auch für einen längeren Zeitraum werden wir wohl nur das Münsterland „erfahren“ können, hoffen aber auch auf baldige, gemeinsame Erlebnisse mit dem AOC NL und dem BFDC.

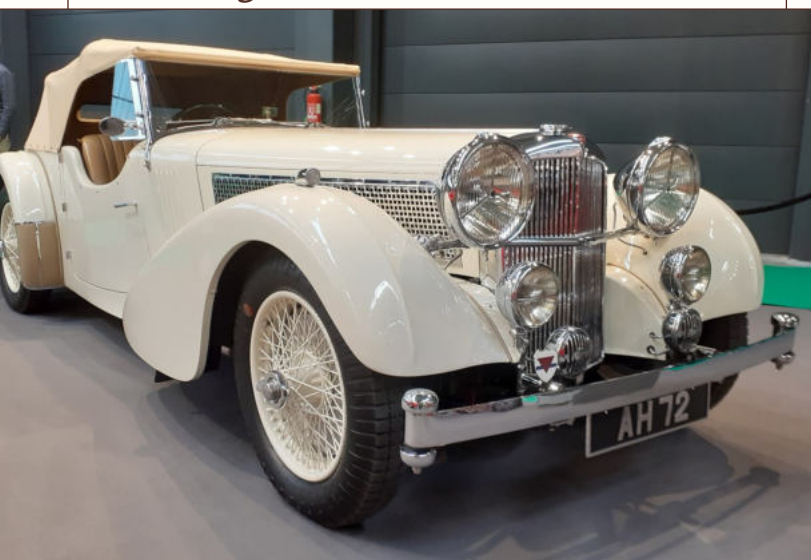


De 43^{ste} Classic Salon van Antwerpen.

Door:
Simon van Ostveen

Der 43. Classic Salon von Antwerpen.

Ook in Antwerpen werd er dit jaar aandacht besteed aan het 100 jarig bestaan van Alvis. Ruime aandacht werd er ook op de website voor het merk ingeruimd.



De geschiedenis werd hier uitgebreid uit de doeken gedaan. Earley engineering uit Wales was gevraagd een stand op de beurs in te richten. Dit werd gedaan met behulp van ons welbekende lid Serge van Havre, die enkele auto's voor de stand had geleverd. Ook aan Abarth werd dit jaar aandacht besteed door de organisatie. Hier waren m.n. veel auto's uit de ruime collectie van Guy van Moerenhout uit Lierse, de bekende Belgische rally kampioen. Een heel ander auto-merk, maar ook leuk. De hele Salon als geheel is zoals altijd gezellig en sfeervol. Niet heel groot, maar er is vaak wel veel interessant materiaal te zien. Wel is er langzaam een verschuiving gaande in de leeftijd van de geëxposeerde auto's. Er zijn niet veel vooroorlogse auto's meer te zien. Ik vind dat persoonlijk wel jammer. Vermoedelijk echter bepaald de markt waarvoor het meest belangstelling is en wordt ik gewoon een oude man. Op de stand werden Ab, Andre en ik welkom geheten door Serge en Alex Simpson van Earley Engineering. Een lichte Alvis gevechtstank was de grote blikvanger, samen met een aantal mooie Alvissen. Een nog nooit gerestaureerde Silver Eagle sports tourer uit 1930 uit de verzameling van Serge. Een eenmalige Vanden Plas speed 25 Continental sports tourer uit 1937 en de Alvis Goodwin singel seater uit 1948. Heel

Auch in Antwerpen wurde in diesem Jahr dem 100-jährigen Jubiläum von Alvis Aufmerksamkeit geschenkt. auf der Website wurde der Marke ebenfalls viel Aufmerksamkeit geschenkt.

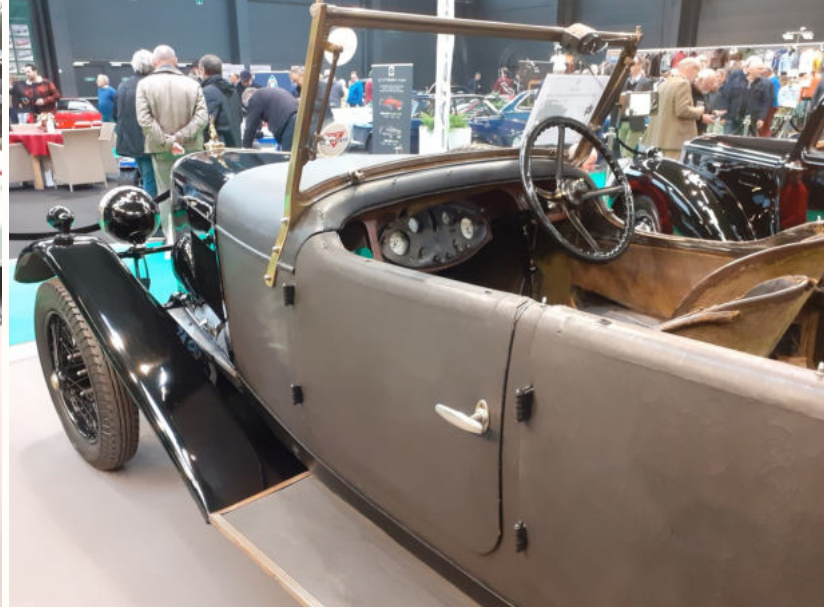
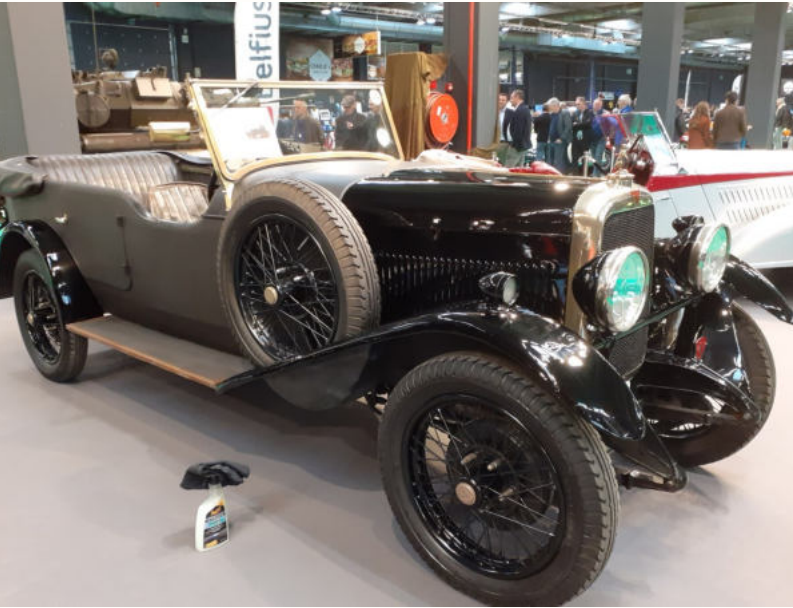
Die Geschichte der Marke wurde hier ausführlich erläutert. Earley Engineering aus Wales wurde gebeten, einen Stand auf der Messe einzurichten. Dies geschah mit Hilfe unseres bekannten Mitglieds Serge van Havre, der einige Autos für den Stand zur Verfügung gestellt hatte. Auch Abarth wurde in diesem Jahr von der Organisation beachtet. Es gab viele Autos aus der großen Sammlung von Guy van Moerenhout aus Lierse, dem berühmten belgischen Rallye-Meister. Eine ganz andere Automarke, aber auch schön. Der Salon als Ganzes ist wie immer gemütlich und stimmungsvoll. Nicht sehr groß, aber es gibt oft eine Menge interessantes Material zu sehen. Allerdings verschiebt sich das



Alter der ausgestellten Autos langsam. Es sind nicht mehr viele Vorkriegsautos ausgestellt. Ich persönlich finde das schade. Wahrscheinlich bestimmt sich jedoch der Markt, für den das meiste Interesse besteht, und ich werde einfach ein alter Mann. Am Stand wurden Ab, Andre und ich von Serge und Alex Simpson von Earley Engineering begrüßt. Ein leichter Alvis Kampfpfanzter war der große Hingucker, zusammen mit einigen schönen Alvis Autos. es gab einen nie restaurierten Silver Eagle-Sporttourer von 1930 aus der Sammlung von Serge. Ein ehemaliger Vanden Plas Speed 25 Continental Sporttourer von 1937 und der Alvis Goodwin Einsitzer von 1948. Sehr spezielle Autos, für die es ein großes Interesse gab. Serge wäre nicht Serge, wenn er uns nicht mit einem guten Glas

bijzondere auto's waarvoor veel belangstelling was. Serge zou Serge niet zijn als hij ons niet gastvrij onthaalde met een glas goede wijn. Wij hebben daar gezellig de dag afgesloten met elkaar. De gemaakte foto's geven een indruk van de stand.

Wein willkommen heißen würde.
Wir beendeten den Tag gemeinsam.
Die gemachten Bilder geben einen Eindruck vom Stand.





Hoe ik aan mijn Alvis ben gekomen of "Het is de schuld van Jürgen"

Door:
Jörn Hackländer

Mein Weg zu Alvis oder „Jürgen ist Schuld“

Niet onterecht roept het bestuur van onze club op tot actieve deelname aan de Triangel, zodat we in de toekomst kunnen blijven genieten van een interessant clubblad.

Daarom, en natuurlijk ook omdat we meer tijd thuis doorbrengen in deze Coronatijd, heb ik besloten om jullie eens te vertellen hoe ik aan mijn Alvis ben gekomen. In de zomer van 2011 lag ik, na een schouderoperatie, een week in het ziekenhuis. Ik was niet ziek en voelde mij goed en na een paar dagen sloeg de verveling toe. Ik was al besmet met het oldtimervirus en terwijl ik daar lag belde Jürgen Lutterbeck me op. Jürgen is al sinds mensenheugenis voorzitter van onze British Fun Drivers Club. We hadden een leuk gesprek en Jürgen maakte mij attent op een Alvis die zou worden geveild bij Historics in Brooklands.

Aus sehr gutem Grund ruft unser Club Vorstand zu aktiver Mitarbeit an unserem Triangel auf, damit wir auch in Zukunft ein interessantes Club Magazin genießen können.

Unter anderem aus diesem Grund und natürlich auch, da wir in dieser Corona Zeit, mehr Zeit Zuhause verbringen, habe ich mich entschieden, euch einmal zu erzählen, wie ich zu Alvis gekommen bin. Im Sommer 2011 lag ich nach einer Schulter OP für eine Woche im Krankenhaus. Mir ging es gut und die Langeweile nahm täglich zu. Ich war bereits vom Oldtimervirus infiziert. An einem dieser Tage rief mich Jürgen Lutterbeck in der Klinik an. Jürgen ist seit Ewigkeiten unser Präsident in unserem Club British -Fun- Drivers. Wir sprachen einiges und im Gespräch erwähnte Jürgen, dass Anfang kommender Woche bei Historics at Brooklands ein Alvis versteigert



Een wat? Jürgen wist dat ik op zoek was naar een 4 zits Carbrio. Duitse merken kwamen voor mij niet in aanmerking en de bekende RR of Bentley waren onbetaalbaar. Daarom kwam Jürgen met de Alvis. Ik had de voorlopig genoeg tijd om met de smart-phone meer informatie over Alvis te ver-garen. Dit lukt zelfs

werden würde. Ein was??? Jürgen wusste, dass ich immer nach einem 4 sitzigen Carbrio suchte. Deutsche Marken kamen für mich nicht in Frage und die üblichen Verdächtigen aus dem Hause RR oder Bentley waren unbezahlbar. Also sprach Jürgen von Alvis at Brooklands. Zeit hatte ich die kommenden 2 Tagen ja genug um mit dem Smart-



met één hand! Mijn interesse was gewekt, maar hoe pak je dat aan? Ik kon mijn rechterarm voorlopig niet gebruiken, de Alvis stond was ergens in de buurt van Londen en de auto zou maandag geveild worden.

Op zaterdag haalde mijn lieve vrouw Ulli me op uit ziekenhuis en thuis aangekomen ben ik verder gaan zoeken. Ik heb de veilingmeester gecontacteerd, er was geen prijs limiet, maar ook geen informatie over de conditie. Ik heb zelfs de vorige eigenaar kunnen achterhalen. Ik raakte steeds meer geïnteresseerd! Het was mogelijk "online" een bod te doen. Ulli reageerde laconiek: doe een bod. Waarschijnlijk met de gedachte "dit loopt toch op niets uit".

Op maandagochtend nam ik weer contact op met Brooklands, meldde me aan en deed een, naar mijn mening, laag bod. Uren later, die ik voornamelijk besteedde aan zoeken op internet, werd het Alvis TD21DHC kavel geveild en 10 minuten later was ik de trotse bezitter van een Alvis ! En nu? Ik moest de auto onmiddellijk ophalen, hoe zou ik dat kunnen organiseren? Na wat zoeken op internet vond ik een bedrijf genaamd Red Triangle in Kenilworth. Ik las dat het de Alvis-kenners bij uitstek zouden zijn. Ik heb toen Red Triangle gebeld en aan Richard gevraagd de Alvis bij Brooklands op te halen. Dit was natuurlijk mogelijk

phone mehr in Erfahrung zu bringen, dies funktioniert sogar mit einem Arm. Das Interesse war geweckt, aber wie machen ? Mein rechter Arm für die nächsten Wochen nicht zu benutzen, das Auto stand irgendwo bei London und die Versteigerung fand am nächsten Montag statt...wird wohl nichts. Am Samstag holte mich meine liebe Frau Ulli aus dem Krankenhaus ab und sofort als ich Zuhause war, fing ich an, zu recherchieren. Ich erreichte den Auktionator, kein Limit, aber keine Auskünfte zum Zustand. Selbst den Vorbesitzer habe ich irgendwie erreicht. Mein Interesse wuchs und wuchs. In diesen Zeiten konnte man ja auch schon ein Gebot „ online „ abgeben. Ulli' s Kommentar war sehr entspannt: mach mal, wahrscheinlich in der Hoffnung „das wird sowieso nichts“. Am Montag Morgen nahm ich dann wieder Kontakt zu Brooklands auf, schnell registriert und ein Gebot gemacht, ich dachte ein ziemlich geringes Endlose Stunden später, die ich hauptsächlich mit Recherche am PC verbrachte , stand das Alvis TD 21 DHC Los zur Versteigerung an und 10 Minuten später war ich glücklicher Besitzer von einem Alvis ! Und nun ? Bitte sofort abholen, wie sollte dies gehen ? Wieder Recherche online und ich geriet an eine Firma Namens Red Triangle in Kenilworth. Ich konnte lesen, dass es die Alvis Gurus sein sollten. Ein Anruf bei Richard, könnt ihr das Auto bei Brooklands abholen usw.

maar pas op vrijdag. Dus de Alvis moest een paar dagen in opslag en dan wachten de beoordeling van de auto van de auto door Red Triangel. Na 2 eindeloos lijkende weken kreeg ik een telefoontje op kantoor. „The car is in good condition but would benefit from some TLC „. Wat was dat nu weer? Ik heb Richard

Selbstverständlich war dies möglich für Red Triangle, allerdings erst am Freitag. Also ein paar Tage einlagern und dann auf die Einschätzung von Richard zu dem Auto warten. Endlose 2 Wochen später erreichte mich sein Anruf im Büro. „The car is in good condition but would benefit from some TLC „. Was war das nun wieder?



laten weten, dat ik een technisch betrouwbaar voertuig lde hebben, maar dat je gerust mocht zien dat de auto 50 jaar oud was. Dat alles was geen probleem ! Hij zou mij een offerte sturen die, indien nodig , slechts maximaal .15 % overschreden zou worden. Dat klonk goed en ik vertrouwde Richard van Red Triangle. Dit alles speelde eind juni 2011. Om je niet te vervelen met te veel details..., na meerdere "offertes" en vooral vele ponden (dit keer niet die aan mijn lichaam), vloog ik eind november met Andreas Rosien naar Birmingham om de auto voor het eerst "life" te zien. Richard haalde ons in stijl op bij het vliegveld in zijn Landrover Defender. En daar stond mijn Alvis, werkelijk een "Black Beauty". Snel een eerste proefrit over de Country Lanes van Kenilworth gemaakt en het enthousiasme voor de auto steeg! Ook Andi's commentaar was zeer positief. Er moesten nog een paar kleine werkzaamheden worden verricht en op 21 december. 2011 werd mijn Alvis in Münster afgeleverd. Een paar weken later was de auto voorzien van een Duitse kenteken! Helaas moesten verdere proefritten wachten, het was winter, maar wij konden het komende seizoen al plannen. De eerste grotere tocht leidde ons via Rügen naar Bornholm, waar we onze

Ich besprach mit Richard , dass ich ein technisch zuverlässiges Fahrzeug haben wollte, man aber ruhig das Alter sehen könne. Alles kein Problem ! Er würde mir Vorschläge schicken und diese „ Estimates „ würden auch nur max.15 % überschritten werden. Hörte sich alles gut an für mich und es gab ein „Band,, mit Richard von Red Triangle. Dies war Ende Juni 2011. Um euch nicht mit zu vielen Details zu langweilen .., etliche „Estimates,, und vor Allem etliche Pfunde (diesmal nicht die am Bauch) weiter, flog ich Ende November mit Andreas Rosien nach Birmingham , um das fertige Auto zum ersten mal „life“ zu sehen. Richard holte uns stilgerecht am Flughafen in seinem Landrover Defender ab. Da stand sie nun, „Black Beauty,, und sie war wirklich eine. Schnell eine erste Probefahrt über die Country Lanes von Kenilworth und die Begeisterung stieg! Auch Andis Beurteilung fiel sehr positiv aus. Ein paar Kleinigkeiten noch zu erledigen und am 21.12. 2011 wurde mein Alvis in Münster angeliefert. Einige Wochen später hatte das Auto dann tatsächlich die deutsche Zulassung! Leider mussten weitere Probefahrten noch auf sich warten lassen, es war Winter, aber man konnte ja schon mal die kommende Saison planen. Die erste größere Tour führte uns dann über Rügen nach Bornholm, wo wir sehr gern unseren Sommerurlaub verbringen. Auf dieser Insel gibt es u.a. auch

zomervakantie graag doorbrengen. Het eiland telt veel oldtimerfans (er zijn meer dan 1.000 auto's op ongeveer 10.000 inwoners) en het was dan ook geen verrassing dat we regelmatig werden benaderd over onze Alvis. Overall trok de zeldzame, mooie auto t de aandacht. Op het eiland namen we deel aan de jaarlijkse oldtimer rally "Bornholm Rundt" en brachten we een prachtige vakantie door met onze "Black Beauty". In de herfst van 2012 las ik in de "Pinkish" van het AOC, dat er volgend jaar een Alvis-tour in het Weserbergland zou plaatsvinden, slechts 1,5 uur van ons vandaan. Snel heb ik contact met Manfred en/of Anton opgenomen. Er was nog plaats!

Zo zijn we de Alvis-gemeenschap bij CB in Blomberg. Het evenement en vooral de vele leuke en open Alvis eigenaren hebben mij er snel van overtuigd om een lidmaatschap van de AOCN aan te vragen.

Op dat moment werd ik een jaar lang geaccepteerd voor de repetitie... Inmiddels zijn we met de TD 21 in Wales, Goodwood, op diverse CB-evenementen en natuurlijk AOCN-tours geweest. Eigenlijk laat ze ons nooit in de steek en we genieten steeds weer van de ritjes met haar. Inmiddels hebben we nog 2 Alvis in ons bezit, een Silver Eagle Holbrook Saloon en een TA 14 Woodie. Beide voertuigen waren in het verleden al bekend in het AOCN en behoren nu, na enkele jaren in het "moederland" van Alvis, weer tot de clubvoorraad. We genieten van onze auto's, maar vooral van de vriendschappen die we via Alvis hebben gesloten. Dus een telefoontje naar het ziekenhuis in geval van verveling was echt goed voor iets. Het is de schuld van Jürgen! Bedankt voor de tip! Ik hoop dat wij spoedig weer de mogelijkheid hebben om van onze auto's te genieten en elkaar weer te ontmoeten. Met een hartelijke groet en blijf gezond!

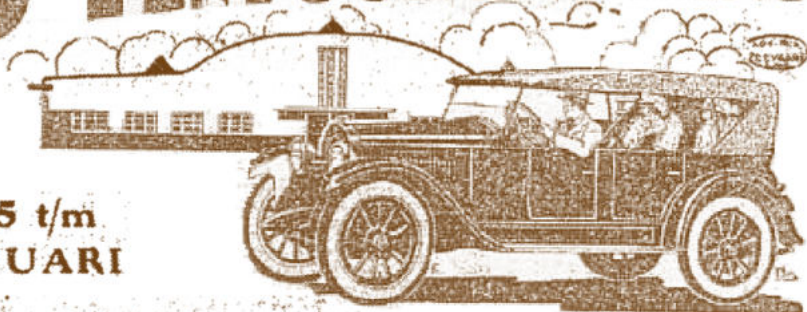


sehr viele Oldtimer Fans (man spricht von mehr als 1.000 Autos bei ca. 10.000 Einwohnern) und so war es keine Überraschung, dass wir auf der Insel regelmäßig auf unserem Alvis angesprochen worden sind. Überall weckte das seltene, schöne Auto wirklich Aufmerksamkeit. Auf der Insel haben wir dann auch an der jährlichen Oldtimerrallye „Bornholm Rundt“ teilgenommen. Wir verbrachten einen wunderschönen Urlaub mit unserer „Black Beauty“. Im Herbst 2012 las ich im „Pinkish“ vom AOC, dass es im kommenden Jahr eine Alvis Tour im Weserbergland geben sollte, nur 1,5 Stunden von uns entfernt. Schnell Kontakt zu Manfred und/oder Anton aufgenommen. Es gab noch Platz! So sind wir dann auch bei CB in Blomberg zur Alvis Gemeinde gekommen. Die Veranstaltung und vor allem die vielen netten, offenen Alvis Besitzer haben mich sehr schnell überzeugt, um eine Mitgliedschaft im AOCN zu fragen. Damals wurde ich noch für ein Jahr zu Probe aufgenommen... Inzwischen sind wir mit dem TD 21 in Wales, Goodwood, bei etlichen CB Veranstaltungen und natürlich AOCN Touren gewesen. Eigentlich hat sie uns nie im Stich gelassen und wir genießen immer wieder die Ausfahrten mit ihr. Inzwischen gibt es noch 2 weitere Alvis in unserem Besitz, einen Silver Eagle Holbrook Saloon und einen TA 14 Woodie. Beides Fahrzeuge die schon in der Vergangenheit im AOCN bekannt waren und nun nach einigen Jahren im „Mutterland“, von Alvis wieder zum Clubbestand gehören. Wir genießen unsere Autos sehr, aber vor allem die Freundschaften, die wir über Alvis kennengelernt haben. Ein Anruf im Krankenhaus bei Langeweile war also wirklich zu etwas gut. Jürgen ist Schuld! Vielen Dank für den Tipp! Ich wünsche uns allen bald wieder die Möglichkeit unsere Autos bei geselligem Zusammensein u genießen. Alles Gute und bleibt gesund!



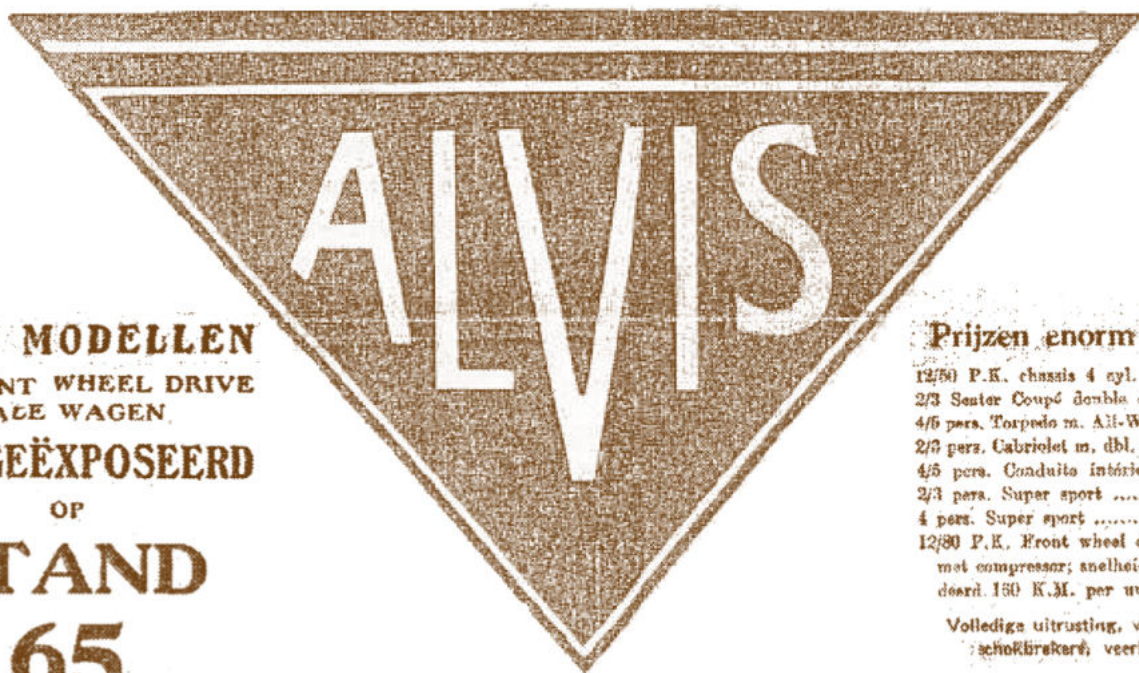
AUTO TENTOONSTELLING

VAN 15 t/m
24 JANUARI



SPECIAAL NUMMER VOOR DE R. A. I.-TENTOONSTELLING

„THE WORLD'S BEST CAR”



ALLE MODELLEN

o.a. FRONT WHEEL DRIVE
RAZE WAGEN.

ZIJN GEËXPOSEERD

OP

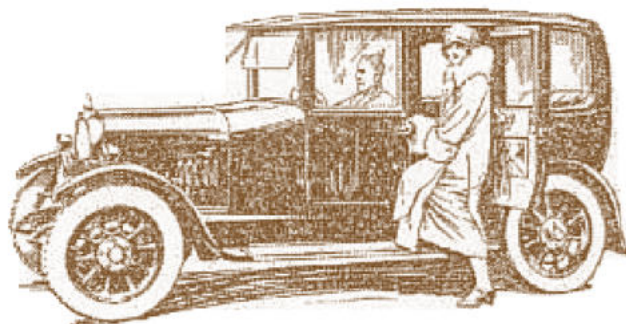
STAND

65

Prijzen enorm verlaagd.

- 12/50 P.K. chassis 4 cyl. £ 400
 - 2/3 Senter Coupé double dicky seat £ 485
 - 4/5 pers. Torpedo m. All-Weatherkap £ 495
 - 2/3 pers. Cabriolet m. dbl. dicky seat £ 585
 - 4/5 pers. Conduite intérieure..... £ 685
 - 2/3 pers. Super sport £ 695
 - 4 pers. Super sport £ 550
 - 12/50 P.K. Front wheel drive racer
met compressor; snelheid gegarant
deerd 150 K.M. per uur..... £ 1000
- Volledige uitrusting, vierwielrennen,
schokbreker, veerhoezeri enz.

PLAATSELIJKE OF DISTRICTAGENTEN GEVRAAGD



IMPORTRICE:

N.V. AUTOMOBIEL IMPORT & HANDELSONDERNEMING

RIJNSTRAAT 86, ARNHEM, TEL. 3241.

Agent v. Limburg: GARAGE MERCURIUS, HEERLEN.



Milano - Monte-Carlo -St -Tropez 2019
Haase Foto Classic

Vormgeving & Opmaak:

LESLEY KUNSTT

Drukwerk & verspreiding:

editoo



Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl

Retouradres: A. Hillebrand, 1015 GB 33h.

