

TRIANGEL

Power with beauty,

Speed with grace

OKTOBER 2020



EDITIE 122

ALVIS

The Story of the Red Triangle

Kenneth Day

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND

**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

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

WEBSITE: www.alvisocn.com

| | |
|-------|--|
| 3 | Chairman's Column |
| 4-6 | Restauratie van de Alvis TA 21, deel II |
| 7 | In memoriam, Kenneth Day |
| 7-12 | The history of the first Alvis books |
| 12 | Van de Redactie |
| 13-17 | Rally van Monte Carlo 1953 en mijn persoonlijke ervaringen. |
| 18 | Evenementenkalender 2020-2021-2022 |
| 19-23 | Crossing Borders 13 in Bad Homburg vor der Höhe 16-19 juli 2020 |
| 23-27 | Indian Run 2020 |
| 28-29 | Een Verrassingsbezoek aan de Central Garage in Bad Homburg |
| 30-31 | Nieuwe leden Cecilia und Thomas |

Inleveren kopij & foto's voor de
volgende TRIANGEL no.: 122
Uiterlijk **28 NOVEMBER 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



En dan toch nog een Indian Run!

In mijn vorige Column liet ik weten dat ik geen inspiratie had, er gebeurde weinig en ik wist niet waarover ik zou kunnen schrijven. Dit keer had ik eigenlijk geen zin om weer een Column te vullen. Zo iets kan gebeuren, nadat je al meer dan 40 keer je zegje heb moeten doen. Zou dat iets te maken hebben met Corona? Een vraag waarop ik geen antwoord kan geven. Af en toe hoor je: 2020 een verloren jaar! Wat onze evenementen betreft klopt die uitspraak. Heel veel uitstapjes werden geannuleerd, niet alleen die van de AOCN.

Geen Hare Drive, geen Fire Flight en geen Eagle Rally. Al onze hoop was gevestigd op de Indian Run. We hebben geluk gehad, op 18 september is de Indian Run gestart. Met 21 auto's, 43 deelnemers en prachtig weer is het een heel geslaagd weekend geworden. Loes Soffers doet in deze Triangel verslag van de zonnige Indian Run. Tijdens de Indian Run hebben Peter & Irene Cappon nogmaals bevestigd dat ze in 2021 de Hare Drive zullen organiseren.

We zullen hun dan volgen door Zeeuws-Vlaanderen en België. Maar voor dat zover is staat voor dit jaar nog een "High Tea" op het programma:

Uwe en Martina Brogsitter hebben zich garant gesteld voor de organisatie. Zoals bekend wordt het een weekend in Bad Neuenahr, hiervoor hebben zich al meer dan 30 deelnemers gemeld.

Laten we hopen dat Corona, zoals al zo vaak is gebeurd dit jaar, geen roet in het eten gooit.

Ik heb, zoals jullie lezen, mijn tegenzin overwonnen en kan jullie toch nog een Column presenteren.

Voor de komende tijd wens ik iedereen een leven zonder Corona. En, wanneer de situatie het toelaat zien we elkaar misschien tijdens de High Tea.

En blijf gezond!

Met een vriendelijke groet van jullie voorzitter,

Anton

Und dann doch noch ein Indian Run!

In meiner vorherigen Column ließ ich durchblicken, dass ich keine Inspiration hatte, dass wenig passierte und ich nicht wusste, worüber ich schreiben könnte. Diesmal hatte ich nicht wirklich Lust, eine weitere Column zu füllen.

So etwas kann passieren, wenn man bereits mehr als 40 Mal zu Wort gekommen ist. Könnte das etwas mit Corona zu tun haben? Eine Frage, die ich nicht beantworten kann. Ab und zu hört man: 2020 ist ein verlorenes Jahr! Was unsere Veranstaltungen betrifft, so ist diese Aussage richtig. Viele Touren wurden abgesagt, nicht nur die des AOCN.

Kein Hare Drive, kein Fire Flight und keine Eagle Rallye. Alle unsere Hoffnungen wurden in den Indian Run gesetzt. Wir hatten Glück, der Indian Run startete am 18. September. Mit 21 Autos, 43 Teilnehmern und schönem Wetter wurde es ein sehr erfolgreiches Wochenende. Loes Soffers berichtet über den sonnigen Indian Run in diesem Triangel. Während des Indian Run haben Peter und Irene Cappon noch einmal bestätigt, dass sie den Hare Drive im Jahr 2021 organisieren werden.

Wir werden Sie durch Zeeuws Vlaanderen und Belgien begleiten. Doch für dieses Jahr steht noch ein „High Tea“ auf dem Programm, Uwe und Martina Brogsitter haben sich bereit erklärt in diesem Jahr die Organisation zu übernehmen. Wie wir wissen, wird es ein Wochenende in Bad Neuenahr sein, mehr als 30 Teilnehmer haben sich bereits an-gemeldet. Hoffen wir, dass Corona, wie so oft in diesem Jahr, nicht alles vermässelt! Ich habe, wie Sie gelesen haben, meinen Widerwillen überwunden und kann Ihnen immer noch eine Kolumne präsentieren. Für die vor uns liegende Zeit wünsche ich allen ein Leben ohne Corona. Und wenn es die Situation erlaubt, sehen wir uns beim High Tea. Bleiben Sie gesund!

Mit freundlichen Grüßen von Eurem Vorsitzenden,

Restauratie van de Alvis TA 21, deel II

In Triangel 112 (april 2018) schreef ik over mijn bevindingen van de restauratie van onze Alvis TA 21 in Polen.

Een restauratie die een deadline kende in verband met de inzet van de auto als trouwauto bij de bruiloft van onze jongste dochter. Derhalve ook een beperking van de restauratie werkzaamheden: alleen het koetswerk is aangepakt. Het artikel werd afgesloten met een samenvatting van een dergelijke restauratie 'op afstand', en met de opmerking dat een aantal 'detailzaken' later door mij zouden worden opgepakt. In dit artikel ga ik in op deze 'detailzaken', die een project op zich bleken te zijn met een doorlooptijd van ruim anderhalf jaar.

De ontmanteling: In overleg met mijn steun en toeverlaat Mirek is gefocust op het vervangen van de deur- en diverse zijpanelen (bekleed met een bruin skai-achtig materiaal), het schuren, lakken en het voorzien van het dashboard van een nieuw fineer, alsmede het vervangen van de hemelbekleding, dat nog bestond uit het originele, maar deels vergane bruin vale 'English cloth'. De deurpanelen: Het vervangen van de deurpanelen bleek eenvoudig letterlijk knip- plak- en vooral niet-werk te zijn, als je de ondergrond en bekleding als model gebruikt. In plaats van het sombere bruine kunstleer is bordeauxrood leer gebruikt, waarmee eerder ook de voorstoelen en bank zijn bekleed. Om dit te kunnen doen, diende wel een volledige koehuid te worden gekocht! De zakken in de deur-panelen zijn bij een leerverwerkings-bedrijfje in Leusden gestikt. Paneel: Ook de



panelen in het 'vooronder' zijn vervangen door nieuwe, bekleed met het bordeauxrode leer. Zowel deze als de deurpanelen zijn vastgezet met schroeven en kraalringen, conform de oude situatie. Rob Claassen, die ook een TA 21 aan het restaureren is (zie zijn artikel in Triangel 120), is een aantal malen komen kijken: info over aanpak en do's en don't's bij het restaureren van onze oldti-

mers werden uitgewisseld. Rob merkte op dat het vastzetten met schroeven en cup washers niet origineel is. Dat betekende óf compleet nieuwe panelen maken óf een trucje verzinnen. Mirek kwam op het idee om uit leer rondjes te stansen en deze te lijmen op de schroeven, nadat deze dieper waren weggedraaid. Het resultaat: zeer acceptabel, zeker als je niet weet waar je moet zoeken. Ook merkte Rob op dat in plaats van de door mij gebruikte *raised* cup washers, *dished* cup washers dienen te worden gebruikt. Op de vier deurpanelen hoort een (gebogen) sierlijst. Bij mijn Alvis bestond die uit een kraallatje dat met hetzelfde kunstleer was bekleed als de rest van het paneel. Rob heeft in zijn TA gekozen voor een metalen sierlijst en om deze te kunnen maken heeft



hij een 'vormmodel' gemaakt. Ik heb van dit model gebruik gemaakt, om de hardhouten halfrond-gedraaide latten tot de gewenste vorm te kunnen buigen. Het dash-



board Het renoveren van het dashboard was een lastiger klus. Dat gold niet voor het verwijderen ervan. Het losdraaien van slechts vier schroeven, waarmee het aan de carrosserie was bevestigd, volstond. Het boven het dashboard aanwezige L-vormige houten profiel met een sierlijst in een afwijkende houtsoort, was nog eenvoudiger te verwijderen, namelijk door het losdraaien van slechts twee schroeven. Het dashboard is uiteindelijk met één vel fineer gefineerd: de door de vorige eigenaren uitgevoerde reparaties bleken slecht te zijn uitgevoerd, en er bleken teveel plekken te zijn die voor reparatie in aanmerking zouden moeten komen. Het fineren was een lastig, maar leuk werk. Het dashboard, gemaakt van Europees eiken, is uiteindelijk gefineerd met Hondurees mahonie dat qua kleur en houtnerf prima overeenkwam met het Europees eiken. Eerder gekochte vellen Europees eiken en noten weken, na het lakken met name qua kleur, toch teveel af. Door het fineren met een



groot vel (gekocht bij de Arnhemse Fijnhout handel) is nu de houtstructuur/nerf over de hele breedte goed zichtbaar en loopt fraai door over de klep van het dashboardkastje. Het L-vormige profiel is geschuurd en opnieuw gelakt: de sierlijst (mahonie) aan de voorzijde is vernieuwd door het aanbrengen van een nieuwe fineer laag. Het uurwerk is deskundig gerepareerd door P.J. van Engelen in Rotterdam. Onder het dashboard tenslotte is een houten profiel gemonteerd (gefineerd met het Hondurees mahonie) waarin drie verlichtingslampjes (richtingwijzers, verstraler en mistlamp), de schakelaar voor de mistlamp en verstraler en het drukmechanisme voor de ruitenwisservloeistof zijn gemonteerd. De hemel: De bestaande hemel was deels gespannen tussen de houten lijsten boven de deuren en deels



op een houten schaaldeel ter plaatse van de verhoging in het dak boven de achterbank. Het verwijderen van de hemelbekleding was een lastige klus, temeer omdat wij het verwijderde doek wilden gebruiken als model voor



de nieuwe bekleding en dit dus zoveel mogelijk in tact moest blijven. Al met al dienden zo'n 200 nageltjes, voor



een deel geroest, te worden verwijderd; zeg maar rustig 'een rot klus'. Als materiaal is een doek van Buvetex gekozen, dat elastisch genoeg was om het goed te kunnen spannen tussen de houten profiellijsten rondom. Het spannen is gebeurd door het vastnieten van het doek in de houten lijsten en het daarna aanspannen met behulp van de horizontale 'dek lijsten' boven de deuren, die met hetzelfde materiaal zijn bekleed. Het aanbre-



gen van het doek op het houten schaaldeel, alsmede het bekleden van de beplating rondom de achterraut moet nog plaatsvinden (dus geen foto's van het eindresultaat). Het bekleden van het schuifdak, dat in situ moest gebeuren (het schuifdak kon niet worden verwijderd) is met



veel moeite (en het gebruik van stoffeernagels en een zelf gemaakt tangetje) uiteindelijk prima gelukt. De 'specials' Omdat ik het achteruitrijden op alleen (niet instelbare) spiegels geen plezierige zaak vond, is op voorstel van Mirek een achteruitrijcamera gemonteerd. Het bijbehorende beeldscherm is achter de zonneklep geplaatst. Het systeem werkt uitstekend en doet niets af



aan het karakter van de auto. De remlichten ('gloeiende spijkers' noem ik ze liever) zijn met een derde remlicht (led) aangevuld, dat heel discreet is weggewerkt in een met rood leer bekleed frame, dat net boven de achterbank is gemonteerd. Ook extra richtingaanwijzers (led) zijn in dit frame opgenomen. Ik merkte dat ondanks goed werkende semaforen het achterop rijdende verkeer niet altijd even alert hierop reageerde. Een metalen ring is rondom de achterraut aangebracht, enkel en alleen omdat ik hiermee de wagen aan de achterzijde er wat frisser uit wilde laten zien. Tenslotte zijn nieuwe banden onder de Alvis gemonteerd. Op aangeven van Rob zijn dit de bij Longstone classic tyres in Engeland bestelde



180 R 15 Michelin XAS banden geworden. Rijdt een stuk plezieriger dan de oude Vredenstein banden. Al met al een leuke maar zeer arbeidsintensieve klus, die nog steeds niet is afgerond: de afwerking van de kofferruimte moet nog worden opgepakt en, ook op instigatie van Rob willen wij een rolgordijn installeren, dat voor de achterraut wordt gemonteerd en dat bediend wordt via een koord dat langs de zijkant van de auto naar de bestuurderszitplaats loopt. Dit schijnt een optie te zijn, die in de TA 21 veel werd toegepast. Een klus die ik zonder de hulp van Mirek niet tot een goed einde had kunnen brengen en waarbij dankbaar gebruik is gemaakt van de kritische opmerkingen van Rob!

Hans van Hulst

In memoriam, Kenneth Day 31 juli 2020 †



Op 31 juli 2020 is Kenneth Day, thuis, Sentosa in Oatlands Chase in het bijzijn van zijn familie, een paar weken voor zijn 100e verjaardag vredig heengegaan. De Alvis Owner Club Nederland heeft tot het laatst de Triangel naar Kenneth Day gestuurd, hij heeft dit zeer gewaardeerd ook al kon hij de Nederlandse tekst niet zonder vertaalhulp lezen. Kenneth (Ken) Day geboren in het jaar dat de eerste Alvis 10/30 de fabriek verlaten heeft, is bij ons vooral bekend vanwege de Alvis boeken die hij geschreven heeft. Hij was de redder en President emeritus van de Alvis Owner Club U.K, officiële historicus van de Alvis fabriek en gepassioneerd onderzoeker naar het leven van T.G. John. Coen van der Weiden heeft in Triangel nr. 51 een uitgebreid interview van hem met Ken Day over zijn boeken gepubliceerd. Er is geen beter artikel te bedenken dan dit interview opnieuw te plaatsen als eerbetoon aan de schrijver van de Alvis bijbel. Dit keer in de Engelstalige versie zodat onze buitenlandse leden het ook kunnen lezen, en omdat dit ook beter bij Ken Day past.

André Hillebrand, Secretaris AOCN.

The history of the first Alvis books

Autumn 2000, "Sentosa," Weybridge
For several years I had been thinking to interview Ken Day about the history of his book "The Alvis Car", which has since become a standard work. The book, which in various versions and editions in my parental home was considered the "Alvis bible" and has been read by my father, my brother Bart and me over the years, time and again.

In Autumn 2000 I had to be in Chertsey near Weybridge for a few days for business and between two appointments I had a few hours off.

I called the day before and yes I was welcome. Ken asked me if we could limit it to Alvis only, because "if you are cut from the same wood as your late father and we are going to talk about our common hobby sailing, then we are not ready yet!"

I promised it. When I give the address to the taxi driver the next morning, the response is: "Well, well, this young man is going to the expensive neighbourhood..." And indeed, a little later the avenues become wider and more leafy and the houses are standing further apart. The taxi enters an open gate and we arrive in front of the house "Sentosa", named after the beautiful flower island



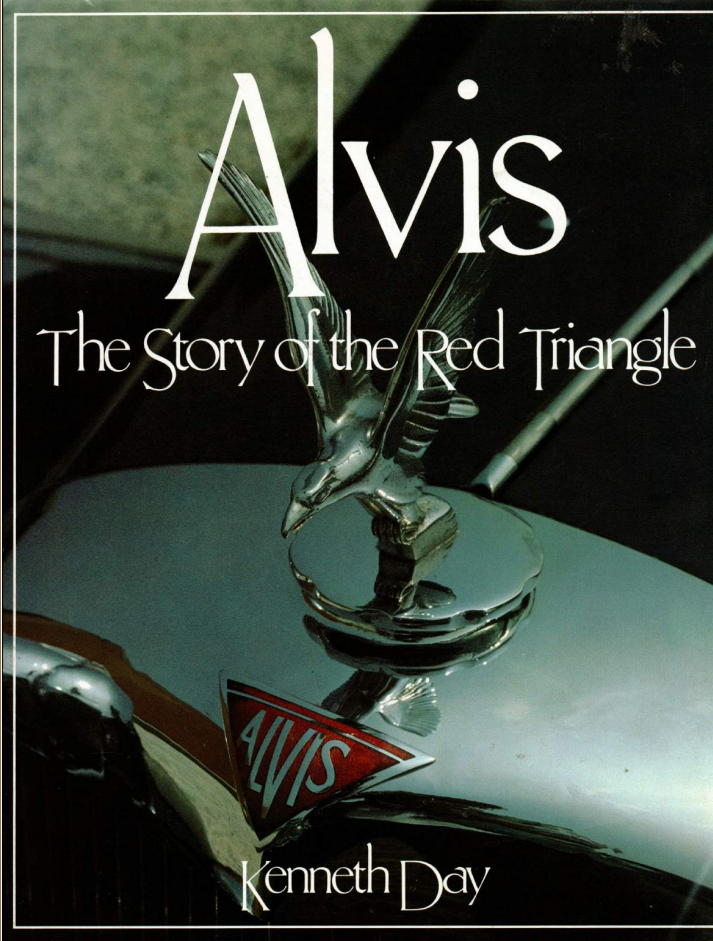
THE  CAR

1920 TO 1966

K. R. DAY



near Singapore where the family Day out to be an Alvis Silver Eagle.
We tried to keep up with him and really had to pull out all the stops.
Trying to keep up with her we were stunned by the acce-



leration and road holding.
Once I saw the six-cylinder under the bonnet, I was immediately sold.
The owner was Michael May, who told me a lot about Alvis. He raced Brooklands with a Silver Eagle between 1934 and 1939 and set a lap speed record of 113 m.p.h.! To be honest, before I first met Alvis, I almost decided in my heart for Riley.
When Alvis released the Speed 20 in the same year 1932 and it also became "Car of the Year", it was engraved in my young brain.
And then those "low, racy lines," that had never been seen in England.
The price was very competitive at under £700 and the car had great performance.
Dunham, an Alvis dealer from Luton, raced at Brooklands in an almost standard Speed 20 between 1932 and 1934 and won many awards.
And I just licked my lips! In those days there was a lot of fast driving, but that was with engines that had a multiple of the engine capacity of a Speed 20 (2.5 litres). All English car journalists were cheering and it didn't take long before I drove a Speed 20 Two Door Vanden Plas Tourer in used to live for a while.

I can imagine how it should look here in summer. Ken is smiling broadly in the doorway and welcomes me. His wife Sheila is also there and we drink coffee.
The first question that Ken asks me is:
"The Netherlands, which is largely below sea level, it can rain for days without anything flooding, and we are here in England with the misery of the floods. And in summer we shouldn't wash cars and spray gardens.
How do you do that?" I reveal Ken our secret weapon: our Crown Prince (now King Willem –Alexander) studied water management...;-) "Shall we first go to Brooklands Museum to view the Alvis Corner?"
Ken asks me. I say that I have been there al-ready and I am full of praise for his efforts in recent years to realise this. Ken is delighted with the royal attention of Prince Michael, who can regularly be found at Brooklands with his Alvis 4.3 Short Chassis Vanden Plas Tourer.
It is only a pity, Ken thinks, that you will never see an Alvis in a museum on the road again, but yeah, you can never make everybody happy.
So, let's start. "But first I want to tell you I am flattered by your question to interview me. I just became 80 years and this is the first time in my life I am being interviewed. What will be your first question?"
"When and how did you get to know Alvis? Well, I remember exactly. In the 1930's I was driving with my father in his Morris Ten Saloon when we were overtaken by a car I didn't know.
Afterwards this turned the late thirties. World War II completely changed our lives and both my wife and I served in the English army for the entire war (5 years). Just before the war I had also driven in the successor to the Speed 20 and then I silently decided for myself: "The Speed 25 is the car to own!" I was very fortunate to have a woman by my side who fully supported me in my car hobby and also had fun driving herself in an Alvis.
What kind of work did you do before and after the war? Before the war, very much against my own wish, my father had arranged a job for me at a bank.
At first I didn't like it at all, but after a while I got a bit of fun. Dad had seen that correctly.
After the war I went back to work at Lloyd's in the "foreign exchange".
I can say that I am one of the founders of the Swift system, the first electronic payment system between major banks around the world.
I travelled a lot and I ran into Dutch people everywhere, especially in Jakarta. I have fond memories of Dutch bankers and they were always sharp negotiators.
I must have a picture somewhere from the 50's of my Speed 25 Tourer in "The City" (the financial heart of London) with only Dutch bankers in it.
In "The City" I have worked most of my life.
In the post-war reconstruction of the country there was not much time for hobbies in a starting young family.
It would take until the early 1950's before we bought a

TC21/100 Grey Lady, a wonderful fast and ideal travel car. Did you ever look at other car makes? In the English club it is known that I have always driven Alfa in addition to Alvis. In the 1930 Tourist Trophy Race, the Alfa team finished 1st, 2nd and 3rd in their class of 1,750 cc.

That made an impression on me as a young boy, that's why. I now have a modern Alfa in the garage.

Three Alvises, 1500 cc, 8 cylinder front-wheel-drive (FWD), ended with only 0.27 m.p.h. difference on the Alfa's. A rating system made them fall into oblivion and racing was expensive back then. T.G. John (Founder and then Chairman of Alvis) decided to quit. What if...?

I still muse on what could have happened if they had won that race.

Alvis proved that they were able to make an extremely reliable (400 miles full throttle) 8 cylinder FWD. None of these three Alvises have ever been found.

At the time, it was said that Alvis was 25 years ahead of its time with these front-wheel drive cars. It would take more than 35 years before the general public accepted this form of propulsion. When came the Speed 25 back into the picture? In the late 1950's I found my first Speed 25 Cross & Ellis Tourer in East Anglia.

"Abandoned", in reasonable condition and with a story that the gearbox had crashed.

That seemed strong to me, because you have to be a very rude driver to demolish a Speed 25 gearbox.

(CvdW: Alvis also uses this gearbox in her "armoured vehicles" of about 8 tons in weight under very harsh terrain conditions.)

Once at home, it turned out that the clutch was stuck, so that was not so bad. Speed 25's were also hard to find back then and I absolutely wanted a Tourer. Look, a Saloon with such a flexible twisting chassis, with a wooden frame and an aluminium plate nailed on top, if water creeps in between the wood and the metal, we all know what happens.

In addition, Saloons are standing outside in rough weather much more often and Tourers are more cherished and immediately put inside when it rains.

Of course, there was some work to be done on the car, but fortunately the Alvis parts department provided perfect service. Everyone was also their own mechanic at the time. If you ordered by phone, it was delivered by post the next day.

There were three postal deliveries a day, how is that compared to today?!

Nobody had ever heard of credit cards and checks and it didn't matter. Afterwards the bills were always settled.

Alvis knew its customers and the possession of an Alvis ensured that there were no doubts about creditworthiness. It is worth mentioning one postman's comment when he handed me yet another package:

"Aha, so you are the man who is building a car by post!" Have you ever known a period without Alvis?

Yes, now. And in the late sixties.

We had this house built in 1967 and I also had a motorboat for trips on the Thames.

My 15-year-old son didn't like that and persuaded me to buy a sailing boat. Much sportier!

Soon after that it became a sea going yacht and a little later I had an aluminium ocean racer designed and built at Holman & Pye. Many Dutch ships have also been built there.

When it was finished and launched I actually had to relearn sailing from the beginning.

The crew consisted of ambitious young bankers with me at the helm, you understand that.

But, we wouldn't be talking about that hobby! Indeed, agreed is agreed, let's go to the history of origin of your book "The Alvis Car".

At the beginning of World War II, the German Nazi and their Luftwaffe bombed Coventry during the Coventry Blitz. The majority of the Alvis archives did go up in smoke.

After the war, there was a great need for cars and the Alvis factory had to be rebuilt.

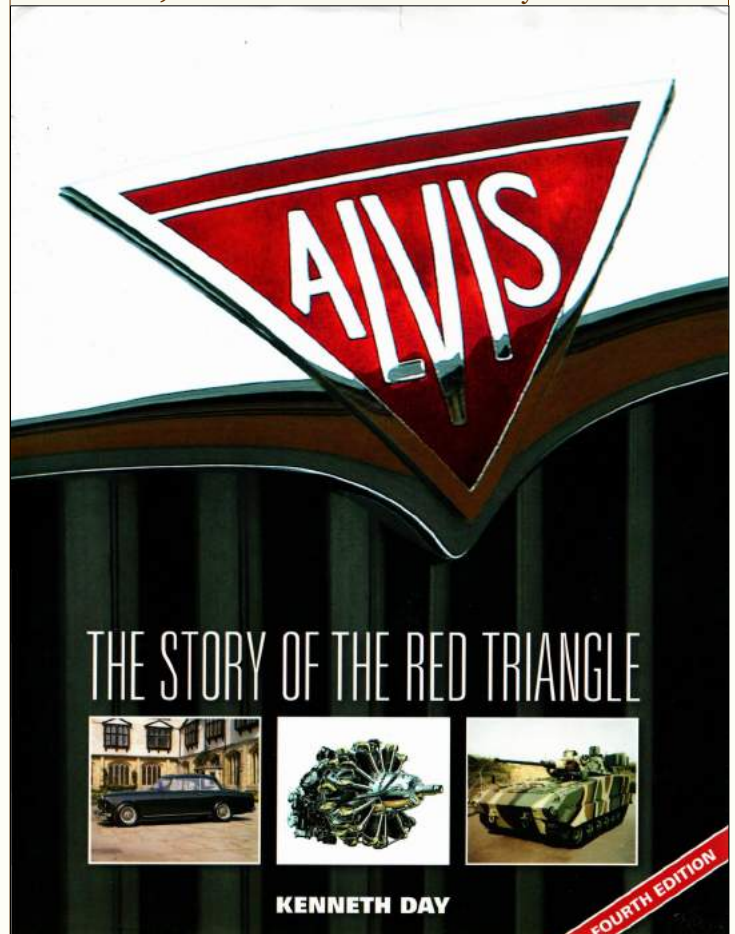
There was not much attention for our own history.

The English Alvis Owner Club was founded in 1951.

Next year we are celebrating our 50th anniversary at Blenheim Palace, near Oxford, from July 6-8, 2001.

Make sure you are there with a Dutch delegation!

Within the AOC I have fulfilled various roles and I have always been active. (CvdW: Ken Day is President Emeritus of AOC.) I then delved into the history.



Nobody was interested in the factory history, especially in the late 1950s.

Everybody was busy surviving and looking ahead. Looking forward, tomorrow is more important than yesterday.

In that atmosphere I did not get much cooperation. Maybe a side step, but what was wrong in the British car industry at the time?

In the present analyses (in retrospect!), the rampant mergers and weak management of those days are often pointed out.

This is partly true. There was also an atmosphere of "If you can sell it, why change it?" And in the long run we always could sell our products because we could fall back on the huge market of the British Empire.

There was also a "lack of design improvement."

When I was driving with someone in a 1938 Lancia Aprilia with self-supporting body in World War II, it was a complete revelation to me and I realized England was far behind.

Don't forget that we are the country of the steam engine and that "that smelly petrol engine" was not warmly received at first.

The cars of W.O. Bentley, for example, recalled his learning years at the Great Northern Railway.

What he has done with his engines is always making everything bigger, more and more of the same.

But there was hardly any technical innovation.

The victories in Le Mans are legendary, but there was also a very wealthy company behind it, capital that Alvis never had.

I therefore believe that Alvis' Chief Engineer, Designer, Director and General Manager Captain G.T. Smith-Clarke is one of the most underrated men in British automotive history.

Just look at the number of patents he has to his name and all the technical innovations he has made at Alvis.

What all these analyses fail to mention is the drifting government policy.

In England, as part of the purchase price of a car, we know the phenomenon of "purchase tax".

The government changed it a few times a year and if you plot the "purchase tax" from that time in a graph, you see many peaks and dips, then high, then low.

As an automotive industry, it was impossible to plan for that. Even then we were already doing market analysis and the total sales price was important for estimating what we could sell and therefore what we had to plan as production numbers. John Parkes (the last Chairman of Alvis) then made a fervent speech on behalf of the Society of Motor Manufacturers & Traders, of which he was chairman, with an appeal to the government to adopt a consistent policy on the purchase tax.

His speech hit like a bomb and that speech has been printed in many newspapers.

Unfortunately it was already too late then.

Back to the history of origin of the book? Yes, so I did not get much cooperation. Until one day I received a letter from someone offering me his 160-page collection of Alvis documents for two pounds sterling. I could think of worse ways to lose £ 2 and decided to send them to him in an envelope. In return I received a thick envelope by mail and upon opening I immediately realised that I had gold in my hands. The seller never had an Alvis, but had as a hobby the history of the Alvis factory and he wanted to finish his hobby. After reading I immediately saw that I could make a book out of it. So I got at work, and that has cost me a lot of sailing weekends! The photos were also unique, but had to be placed on an aluminium plate for printing in a book. That cost £10.00 each! And the pound then had a completely different value than it does now. The first tests showed that the reproductions were better quality than the original! I also had to look for a "typing firm" (now unthinkable, but then they existed) to type out my handwritten story. Through my contacts in the City I knew a company that already worked with IBM electrical machines and were able to adjust text. I also decided to finance everything for my own account. Once the book was finished, I put it in my desk drawer for a few years. Was there no interest from publishers and Alvis themselves? No, I have written to a lot of publishers, but they did not see any bread in it because of the limited circulation option. Nowadays we would say "Too small a niche market." The relationship with Alvis was also difficult. A few members of the AOC had bought up the parts stock of garages that ended the Alvis dealership. They offered these parts to the club at prices much lower than the Alvis factory had to charge for them. Alvis thought this was outright competition and the Alvis-AOC relationship has been cooled considerably for many years, or to put it mildly, they had an argument. There was also controversy within the club and I can say with caution that I played a mediating role with my board positions, so that the club was not broken up. All initiatives from the AOC were therefore viewed very suspiciously by Alvis. When the AOC had a large number of members at the end of 1965, I decided to have a first edition printed for my own account. After an advertisement in the AOC Bulletin in 1966, I immediately received 400 orders. So apparently I met a need! The first edition on my own account was ready in May 1966 and I could immediately reorder a second print. This first edition can be recognized on the bottom of the title page by the following text:

Printed and Published in England by
LEWIS COLE & CO. LTD.
LONDON

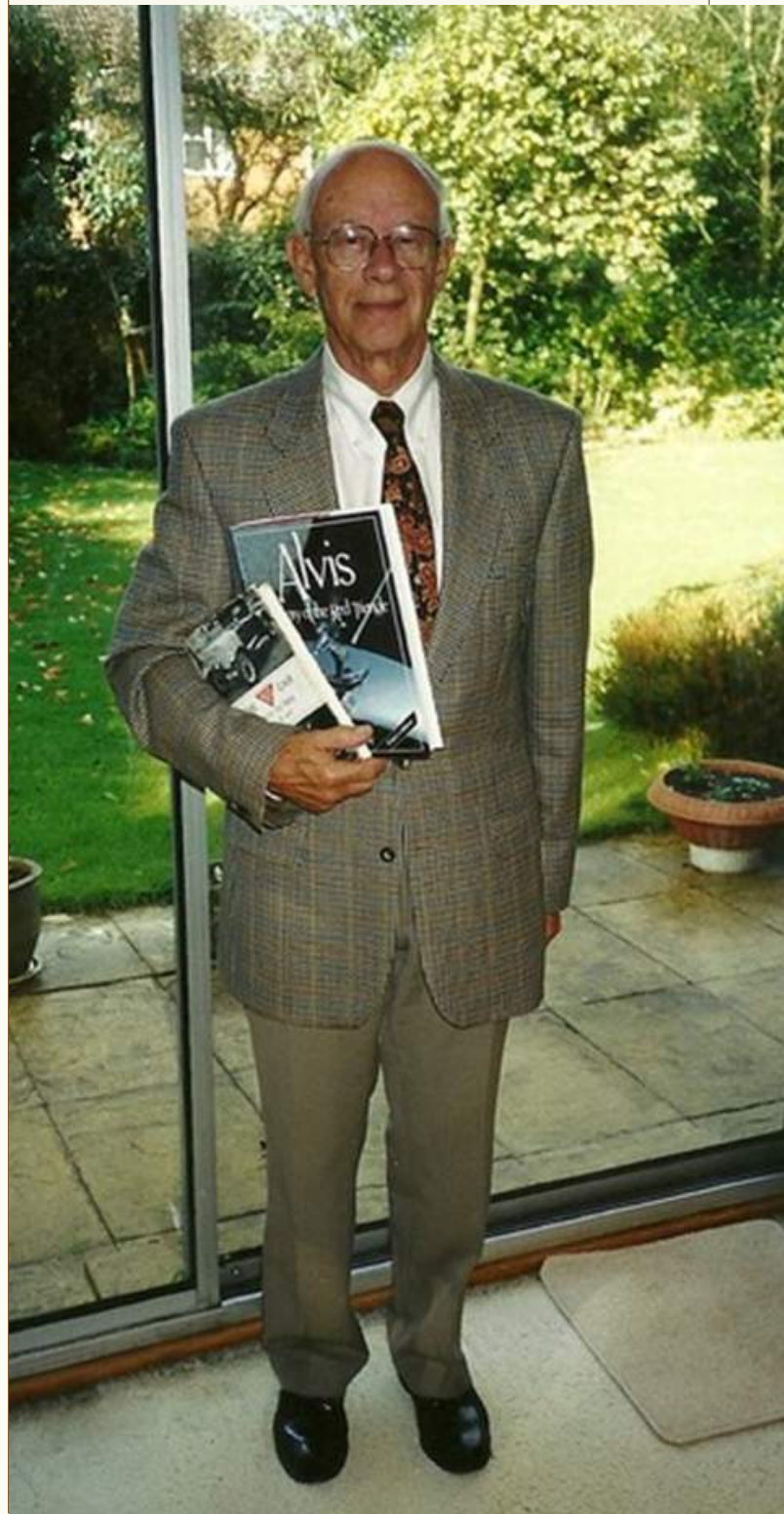
The second impression of January 1967
(you may call it edition 1.2) is in length and width 0.5cm

smaller and can be recognized on the bottom of the title page by the following text:

Printed by LEWIS COLE & CO. LTD., LONDON
for the Author

So here there was no more financial risk and all the packaging and posting for me anymore.
Both books have the same content and 170 pages.
The second edition (1981) is provided by Gentry Books and in the third edition by Haynes (May '97) we added colour photos. These are photos of old calendars where the slide material was still available and we were able to keep costs low. How many copies have been sold? I have lost count over the years, but keep it between 5,000 and 7,000 books across all editions.
I am very satisfied with the latest edition and the collaboration with publisher Haynes and the book is still selling well.
Which type of Alvis do you enjoy looking back on? I've had three Speed 25's and we really enjoyed all three of them. In order: a 1937 Speed 25 Cross & Ellis Tourer, then a 1939 Speed 25 Drop Head Coupe and finally a Speed 25 Cross & Ellis Tourer.
Every time I sold one they were worth more afterwards so I should have kept them for that matter!
But I am happy that they are still driving and someone else is now enjoying them.
It is nice to tell that I visited Captain G.T. Smith Clarke a few years after he retired in the late 1950's.
I wanted to speak to him again and thought he would like to see and hear another Alvis Speed 25 designed by him. For the occasion, I polished my Speed 25 inside and out and even fine-tuned the engine all over again.
I went to him in my Sunday suit. Once arrived, he didn't even look at my Alvis! Quite a disillusion.
I immediately had to come to the workspace behind his house to admire his new medical inventions, many of which he had built at his own risk.
The most famous is of course the "iron lung", which has been exported all over the world, even to Russia.
Also on departure he didn't look at my Speed 25 for a second. My appreciation for the man is no less, but I had completely misjudged his.
Were there more prominent personalities at Alvis? There were many.
Taking a tour with Chief Engineer Willy Dunn in the factory was equivalent to taking a tour with "god". He not only knew everything about the machines and the products, but also knew all 500 employees by name.
But a nice anecdote to end with may be the one between John Parkes and Douglas Bader. As you know, Douglas Bader (after the war Sir Douglas Bader) is one of England's most famous war heroes.
After losing both legs in a flying accident, he continued

to fly and single-handedly shot more than 20 German Nazi bombers out of the air with Spitfires and Hurricanes. After the war, John Parkes took flying lessons and it so happened that he saw Douglas Bader boarding and departing.
Surprised, Parkes then said to his instructor: "A crazy pilot without legs just took off, we won't see him again ..."
Parkes and Bader would often meet again afterwards.
After a TC 21/100 Grey Lady, Douglas Bader had one of the first TE 21 Drop Head Coupes "custom built and adapted to his handicap" that he drove for seventeen



years. My wife and I have dined regularly with John Parkes and Douglas Bader. All we had to do was keep our mouths shut and let the two do their thing. I remember thrilling discussions about mechanics, which they both knew a lot about. Douglas Bader enjoyed to outdo John Parkes with his knowledge of Alvis. They got along well and that was because they both stood for what Alvis also stands for: "speed, quality and refinement"..... Well young man, that should give you enough to write aboutBut of course you are writing a Dutch story of which I will not know whether you are correctly reproducing what I have said here. Although, I believe it is in good hands with you. Would you allow one last question please? Of course. CvdW: At the beginning of the interview you told me you were never interviewed on the history of your Alvis books before. So there is little chance there is a picture of you with your books? Please allow me to take a picture of you with your books to publish in the Dutch Alvis Bulletin "Triangel" together with the interview. Of course Ken said "Yes". The picture is taken by me in the living room of "Sentosa".

Coen van der Weiden



"Postscript This interview is placed in Dutch in Bulletin "Triangel" No. 51, December 2000, Christmas Special. Of course I did send Ken a copy. A few days later Ken phoned me. He had found a Dutch lady in Weybridge who had read out loud to him her translation in English and he was very happy with the result. From there on we always kept in touch, by letter, by phone and when we saw each other at IAD's. Ken will always be my President Emeritus. He will not be forgotten.
-.-
My translation in English is my obituary to Ken.

Mocht er behoefte zijn aan de Nederlandse versie dan kan die op verzoek digitaal worden toegezonden

Van de redactie



Waarschijnlijk valt deze Triangel wat later op de mat dan gewend.

Dat heeft onder andere te maken met de Indian Run. Aangezien dit jaar nog geen AOCN rit doorgang heeft kunnen vinden vonden wij het nodig om dit jaar nog van de enige rit, de Indian Run, in deze Triangel verslag te doen. Loes Soffers heeft haar verslag van de I R zeer snel aangeleverd en ook Andreas Rosien, die de Duitse vertaling controleert heeft direct gereageerd. Aan Kopij hebben wij ondanks of zou het moeten zijn dankzij Corona, geen gebrek. Er zijn klachten binnengekomen over late of niet bezorging van de Triangel. Soms zit er tussen aanlevering voor verzending en bezorging bij onze leden 14 dagen! Ook krijgen we regelmatig te horen dat de Triangel helemaal niet is aangekomen. Wij zullen na verzending een e-mail naar alle leden sturen waarin wordt gevraagd of en wanneer de Triangel ontvangen is. Met deze informatie kunnen wij dan stappen ondernemen richting verzender.

Wahrscheinlich landet dieses Triangel etwas später als üblich auf der Fussmatte.

Dies hat unter anderem mit dem Indian Run zu tun. Da in diesem Jahr noch keine AOCN Ausfahrt stattgefunden hat, hielten wir es für notwendig, über den einzigen Ausflug, den Indian Run, in diesem Triangel zu berichten. Loes Soffers hat ihren Bericht über der Idian Run sehr schnell angeliefert, und auch Andreas Rosien, der die deutsche Übersetzung prüft, reagierte sofort. Es mangelt uns nicht an Beiträge trotz oder dank Corona. Es gibt Beschwerden über eine verspätete oder nicht erfolgte Lieferung des Triangels. Manchmal liegen zwischen dem Versand und der Auslieferung an unsere Mitglieder 14 Tage! Uns wird auch regelmäßig gemeldet, dass das Triangel überhaupt nicht angekommen ist. Wir werden nach dem Absenden dieses Triangels eine E-Mail schicken und fragen, ob und wann das Triangel empfangen wurde. Mit diesen Informationen können wir dann zum Absender gehen.

Rally van Monte Carlo 1953 en mijn persoonlijke ervaringen. Rallye von Monte Carlo 1953 und meine persönlichen Erfahrungen.

Na de oorlog was er grote behoefte om weer interessante internationale rally's te organiseren.

Een van de meest opvallende werd de Rally van Monte Carlo. In 1953 kwamen er 404 equipes aan de start die vanuit 7 verschillende Europese landen voor een ca 3000 km avontuur naar Monte Carlo zouden rijden onder winterse omstandigheden.

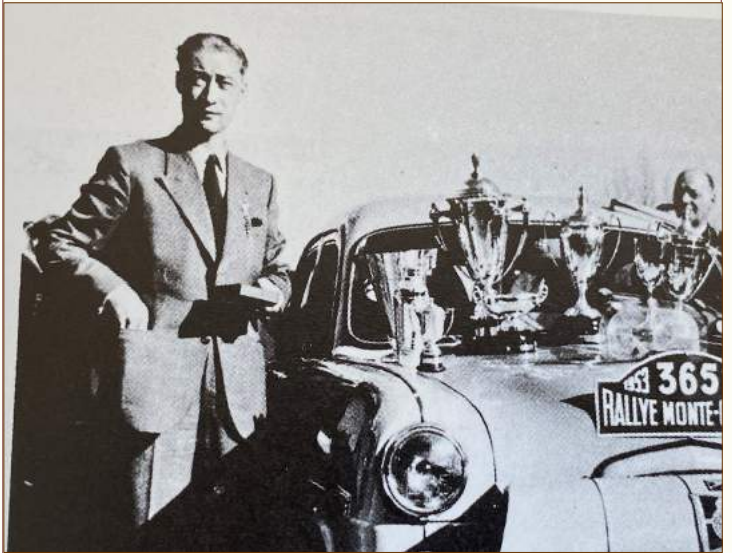


Het evenement vond in de tweede helft van januari plaats dus besneeuwde wegen was alleszins mogelijk. Als deelnemer moet je behalve van avontuur houden ook over een goed geprepareerde auto beschikken. Vrijwel iedereen was een goed willende amateur, met



Nach dem Krieg gab es ein großes Bedürfnis, wieder interessante internationale Rallyes zu organisieren. Eine der auffälligsten war die Rallye Monte Carlo. 1953 waren 404 Teams aus 7 verschiedenen europäischen Ländern für ein 3000 km langes Abenteuer nach Monte Carlo unter winterlichen Bedingungen am Start.

Die Veranstaltung fand in der zweiten Januarhälfte statt, so dass schneebedeckte Straßen möglich waren. Als Teilnehmer muss man nicht nur das Abenteuer



lieben, sondern auch ein gut ausgestattetes Auto zur Verfügung haben. Fast jeder teilnehmer war Amateur, mit Ausnahme einiger weniger Halbprofis wie Garagenbesitzer. Mein Vater "Maus" wurde in jenem Jahr ein richtiger Profi. Im September wurde er von der englischen Ford-Fabrik angesprochen, um vorübergehend für sie zu arbeiten. Mit der Aufgabe, drei Ford Zephyr's speziell für diese Rallye vorzubereiten. So wurde ein Werksteam gebildet, das aus "Technikern" und drei "Fahrern" mit ihren Navigatoren bestand. Dies war ein Hintern zu Maus Hand und kam zu einem günstigen Zeitpunkt. Er war einige Zeit zuvor bankrott gegangen, indem er seine eigenen Sportwagen entwarf und baute. Wieder einmal Brot im Regal für die kommende Zeit war gute neue Aussicht. Maus wurde vom englischen Ford-Werk ausgewählt, weil er für sein innovatives technisches Verständnis und seine kilometererfahrung im Rallyesport bekannt war. Der amerikanische Mutterkonzern Ford musste England jedoch die Erlaubnis zur "professionellen" Teilnahme am Automobilsport erteilen. Dies war sicherlich ein kniffliger Punkt, da der Motorsport wegen der vielen Unfälle in dieser Zeit sowohl bei Rennen als auch bei Rallyes keinen guten

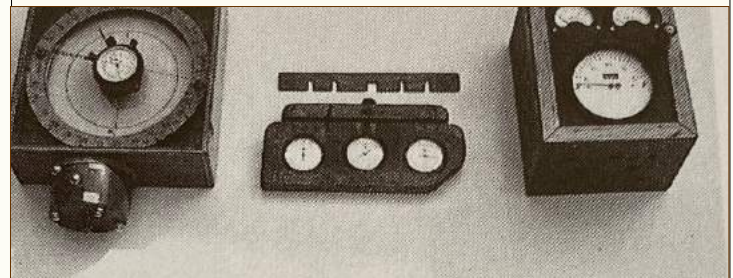
uitzondering van enkele semi professionele mensen zoals garage eigenaren. Mijn vader "Maus" werd dat jaar echt een professional. Hij was door de Engelse Ford fabriek in september benaderd om bij hun tijdelijk te komen werken. Met als taak een drietal Ford Zephyr's speciaal te prepareren voor deze rally. Aldus werd een fabrieks team opgericht bestaande uit "technenuten" en drie "coureurs" met hun navigatoren. Dit was een kolfje naar Maus zijn hand en kwam op een gunstige tijdstip. Hij was namelijk enige tijd ervoor failliet gegaan door o.a. het ontwerpen en bouwen van zijn eigen sport wagens. Weer brood op de plank voor de komende tijd was een goed nieuw vooruitzicht. Maus was mede geselecteerd door de Engelse Ford fabriek omdat hij bekend stond om zijn innovatief technisch inzicht en vele kilometers rally ervaring. Wel moest het Amerikaanse moederbedrijf Ford Engeland toestemming geven om "professioneel" aan de automobiel sport te gaan deelnemen. Dit was zeker een heikel punt daar de autosport geen goede reputatie had vanwege de vele ongelukken in die tijd zowel in races als rally's. Het zou weer de eerste keer na de oorlog zijn, dat er een fabriek's team aan de start zou verschijnen. Met enkele monteurs werd in Engeland een aparte service/rally afdeling opgericht en daar kreeg Maus de leiding over en kon hij zijn creativiteit volop bot vieren.

De Ford Zephyr Six had een 2,3 liter 6 cilinder motor en was de sportievere opvolger van de Ford Consul met zijn 4 cilinder 1,5 l. De Zephyr werd in 1952 geïntroduceerd, met als doelgroep de meer sportieve rijder. Aan deze achterwiel aangedreven auto met voor die tijd krachtige motor moest wel redelijk veel worden aangepast om aan zo'n winter rally serieus te kunnen gaan deel nemen.

Daar had men drie maanden de tijd voor, en Maus kon zijn ervaringen, opgedaan met de bouw van eigen sport auto's, daarbij goed gebruiken. Naast wegligging en motor afstellingen werd vooral naar het comfort gekeken en het instrumenten paneel uitgebreid. Een volkomen nieuwe afstandmeter en gemiddelde snelheidsmeter aangedreven door de voorwielen was een noviteit en zou een "winnende" factor blijken te zijn. Voorbereiding in de ruimste zin des woords was een zaak die Maus boven aan op zijn wensen lijst had staan. Daarbij hoorde natuurlijk uitgebreide route verkenning. Wij als gezin gingen rond kerst 1952 voor ruim 3 weken naar Roquebrune waar we in een huis van een Nederlandse kennis verbleven. Met een standaard Zephyr werd daar getraind. Zo'n auto heeft een "gladde" voorbank. Niet echt handig als je daar als 11 jarig jochie op moest zitten terwijl je vader probeerde zo snel mogelijk een bochtige bergweg te rijden. Maus had daarop een praktisch oplossing. Hij bond me vast met twee riemen op de voorbank. Eigenlijk de voorloper van de veiligheidsriemen! Zo reden we praktisch iedere dag het finale traject dat bestond uit een ca 74 km lang berg circuit. Onderverdeeld in 6 trajecten. De finish van traject 1 was gelijk tijdig start van traject 2 enz.

Deze trajecten moesten met een gemiddelde snelheid worden afgelegd. Bekend making van welke snelheid het zou worden was een uur voor de start, maar zou rond de 50 km / h zijn. Maus had tabellen gemaakt en uiteindelijk zou de 47 km/h tabel gebruikt gaan worden. Bij de dagelijkse training 's ritten maakten we niet alleen met verf indicatie van de bochten (voorloper van de nu gebruikten "pace note's"), maar we gaven ook precies aan waar de finish/start streep was. Daarbij nog een extra

Ruf genoss. Es wäre das erste Mal nach dem Krieg, dass wieder ein Werksteam an den Start gehen würde. Mit einigen wenigen Mechanikern wurde in England eine eigene Service-/Rallye-Abteilung eingerichtet, die von Maus geleitet wurde und in der er seine Kreativität voll ausleben konnte. Der Ford Zephyr Six hatte einen 2,3-Liter-6-Zylinder-Motor und war der sportlichere Nachfolger des Ford Consul mit seinem 4-Zylinder 1,5 l. Der Zephyr wurde 1952 eingeführt, wobei die Zielgruppe der sportlichere Fahrer war. Dieses hinterradgetriebene Auto mit dem für die damalige Zeit starken Motor musste ziemlich stark modifiziert werden, um ernsthaft an einer solchen Winterrallye teilnehmen zu können. Sie hatten dafür drei Monate Zeit, und Maus konnte seine Erfahrungen mit dem Bau seiner eigenen Sportwagen gut nutzen. Neben der Straßenlage und den Motoreinstellungen achtete Maus vor allem auf Komfort und erweiterte die Instrumententafel. Ein völlig neuer Entfernungsmesser und ein von den Vorderrädern angetriebener Durchschnittsgeschwindigkeitsmesser waren eine Neuheit und würden sich als "Gewinnfaktor" erweisen. Vorbereitung im weitesten Sinne des Wortes war eine Angelegenheit, die für Maus ganz oben auf seiner Wunschliste stand. Dazu gehörte natürlich auch eine umfassende Streckenerkundung. Als Familie fuhren wir um Weihnachten 1952 für mehr als 3 Wochen

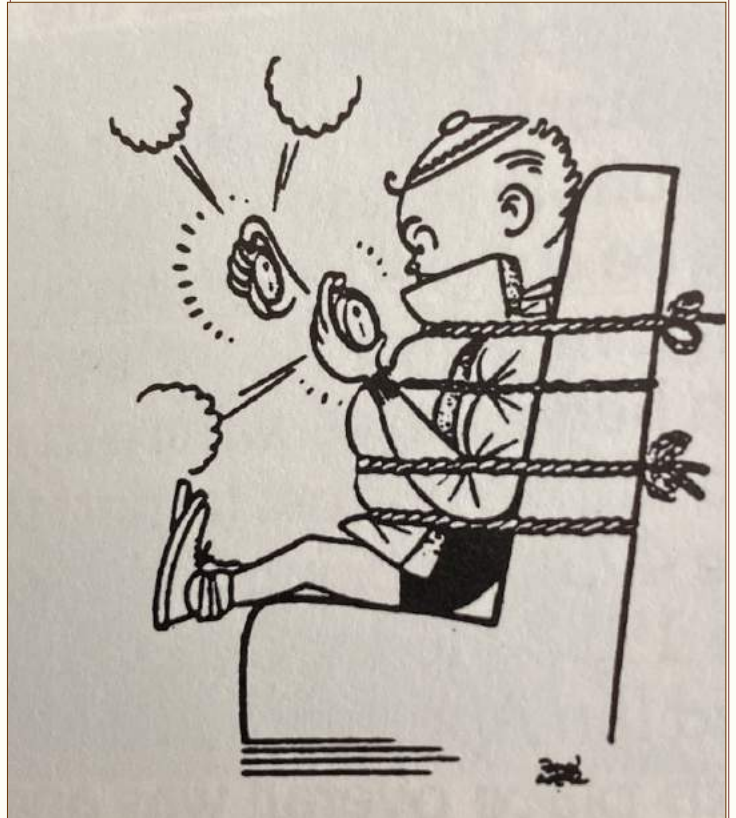


denkbeeldig indicatie punt 1 km voor de streep. De bedoeling was dat je daar precies op tijd moest zijn en als er nog iets in tijd gecorrigeerd moest worden moest je dit in deze laatste 1000 meter doen. Zodoende kon je dus met de precieze ideale tijd aan de finish verschijnen. Tijdens deze trainingsritten bleek dat op een lange steilere afdaling de kleine "standaard" trommel remmen het niet aankonden. Ze werden te warm en het remvermogen was weg. Hier moest ook een praktische oplossing voor komen, om toch de gewenste snelheid te kunnen realiseren. Bij de plaatselijk bevolking werd aangeklopt om enkele vrijwilligers in te huren om met twee emmers water de voorremmen te koelen. Op een strategisch punt vlak voor een haarspeld bocht (rijnsnelheid praktisch nul) zouden de mensen klaar staan. Zelf zat ik als ik als "observer" ruim 100 meter voor de bocht te wachten dat de Zephyr er aan kwam en blies op een politie fluitje zodat de Franse watergooiers



uit de bosjes konden komen en hun positie midden op de weg innamen. Zo'n koeling werd uiteindelijk op meerdere plekken gedaan en had tot gevolg dat ook in deze afdaling de gemiddelde snelheid werd gehaald. Maus had een stopwatch plankje gemaakt waarmee je de ene stopwatch kon stoppen en gelijktijdig de andere starten. Dit was een handig en praktisch hulpmiddel omdat de trajecten aan elkaar waren aangesloten. Zo kon de finish tijd van het ene traject en de starttijd van het volgende traject geregistreerd worden. Hiermee heb ik vele malen moeten werken zodat Maus precies op tijd over de streep kon rijden. Rust en ervaring werd aldus optimaal getraind. Een absolute noodzaak om regularities goed te rijden. Uiteindelijk zou blijken dat hij 4 maal exact en twee maal met 1 sec. verschil de trajecten had gereden. Hierdoor won hij deze rally met de "goedkoopste" rally auto ooit die deelgenomen had aan een naoorlogse internationale rally! Voor de Ford fabriek was dit een geweldig succes. En commercieel van het grootste belang. De fabriek organiseerde dan ook voor de promotie van de Zephyr een snelle retourvlucht naar Londen. Hiervoor charterde Ford een zgn. Bristol Freighter vliegtuig die normaal enkel werd ingezet voor het transport tussen Frankrijk en Engeland. Zo'n vliegtuig had een grote klep aan de voorkant waar auto met passagiers naar binnen konden worden gereden. Geen druk cabine of enig comfort. De vlieghoogte was daarvoor beperkt. Op ca 500 m hoogte vlogen we van Nice naar Londen. Dat was mijn eerste vliegervaring, bijzonder mooi en indrukwekkend. Een betere vlieg doop kan men zich niet voorstellen. Geweldig. Mijn tweede vlucht

nach Roquebrune, wo wir in einem Haus eines niederländischen Bekannten wohnten. Wir haben dort mit einem Standard-Zephyr trainiert. Ein solches Auto hat einen "rutschigen" Vordersitz. Nicht wirklich praktisch, wenn man als 11-jähriger Junge darauf sitzen musste, während der Vater versuchte, so schnell wie möglich eine kurvenreiche Bergstraße zu fahren. Maus hatte eine praktische Lösung. Er band mich mit zwei Riemen auf dem Vordersitz fest. Eigentlich der Vorläufer der Sicherheitsgurte! So fuhren wir fast jeden Tag die letzte Strecke, die aus einer ca. 74 km langen Bergstrecke bestand. Aufgeteilt in 6 Abschnitte. Das Ziel der Sektion 1 war gleichzeitig der zeitliche Beginn der Sektion 2 usw. Diese Abschnitte mussten



in einem durchschnittlichen Tempo absolviert werden. Eine Stunde vor dem Start wurde bekannt mit welcher geschwindigkeit gefahren werden sollte.



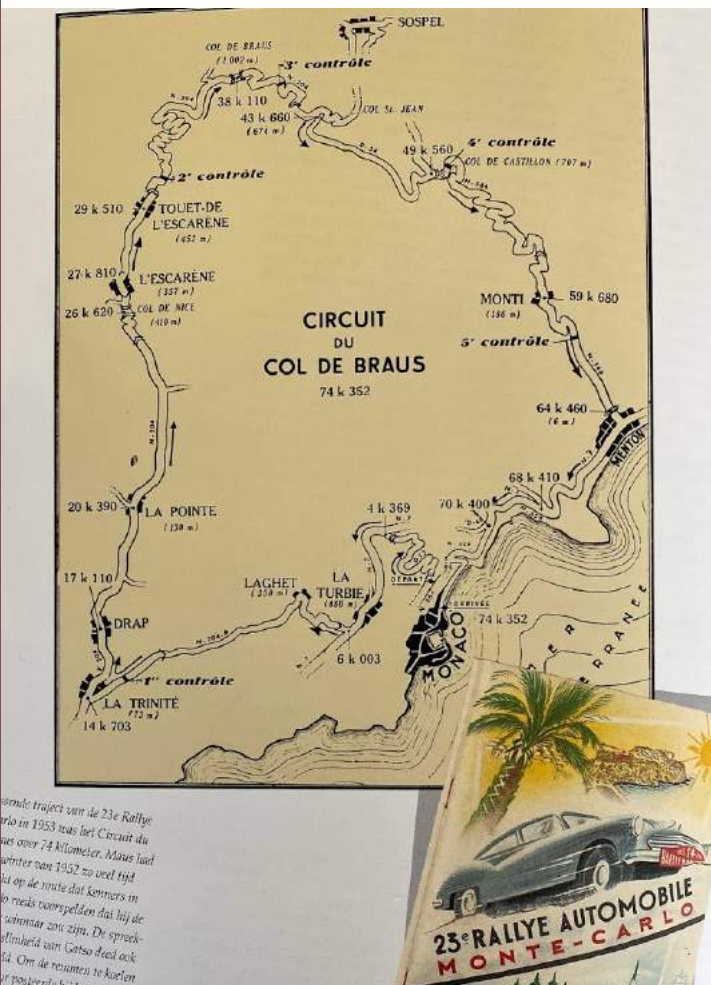
een week later was precies het tegenover gestelde maar des al niet te min ook erg memorabel.
 Precies op 1 feb.1953 (watersnood ramp!) ging er maar één KLM toestel de lucht in, en wel om Maus zo snel mogelijk van Londen naar Schiphol te brengen om in Nederland gehuldigd te worden. Heb nu nog groot respect voor de moed en "kundigheid" van deze piloten om zo'n vlucht onder zulke (risicovolle) weersomstandigheden, in die tijd, te laten doorgaan. Het heeft mij wel erg positief beïnvloed, want ik ging op mijn 14de zweefvliegen en mocht op mijn 15de al solo vliegen, terwijl ik nog niet met een brommer op de openbare weg mocht rijden. Rare regels toen der tijd.
 Dit nu schrijvende tijdens de "Corona 19" quarantaine tijd en wij voorzichtig doen om het virus niet op te lopen, kan ik vaststellen dat destijds in 1953 bij mij wel een ander prettig virus is binnen gedrongen in de vorm van "autorijden/liefhebber. Deze besmetting is vooral verder geëscaleerd nadat we van Herman Schipper in 1998 een Alvis speed 20 SB in opbouw hebben gekocht. De afbouw werd bij garage Gert Jan Peeters door Joost van Ginhoven uitgevoerd en de auto kwam vanaf 1999 op de weg in Nederland. De eerste Winter Trial rally (2001) reden we met deze Speed 20 SB en kwamen we weer op het terrein van de Col de Braus. De mooie nostalgische momenten van Maus en het bekende bergcircuit stonden onmiddellijk op mijn netvlies. Heerlijk! Vele Alvis tochten zijn er nadien gemaakt. Toen (als lid 2516) hebben we ons bij de AOCN in geschreven. Qua anciënniteit denk ik dat we nu tot de oudere gerekend mogen worden. De liefde voor het merk Alvis was er vanaf het eerste moment en sloeg zover Door dat er in de loop van tijd vier verschillende Alvissen bij ons in de

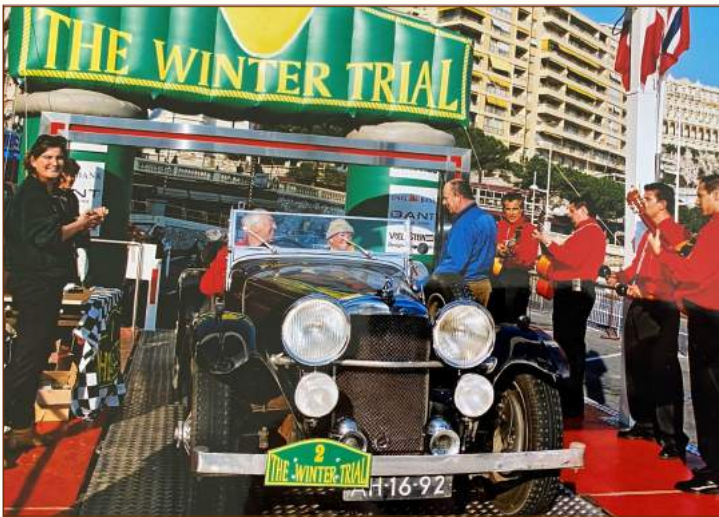


Geschwindigkeit es sein würde, wäre es , würde aber etwa 50 km/h betragen. Maus hatte Tabellen erstellt, und schließlich sollte die 47 km/h-Tabelle verwendet werden. Während der täglichen Trainingssitzungen haben wir nicht nur die Kurven mit Farbe markiert



(Vorgänger der jetzt verwendeten "Pace Notes"), sondern auch genau angegeben, wo sich die Ziel-/Startlinie befand. Dazu kommt ein zusätzlicher imaginärer Indikationspunkt 1 km vor der Ziellinie. Die Absicht war, dass man genau pünktlich da sein musste, und wenn etwas rechtzeitig korrigiert werden musste, musste man es auf den letzten 1000 Metern tun. So konnten Sie mit der genauen Idealzeit an der Ziellinie erscheinen. Bei diesen Schulungen stellte





garage hebben gestaan. Samen met Rosalie hebben we daar prachtige avonturen mee beleefd. Praktisch ieder jaar werden wel een vijftal rally's gereden. Dat maakt dat we de afgelopen 20 jaar ruim 100.000 Alvis kilometers hebben gemaakt. Mede door de inzet, ervaring en kundigheid van Ab van Egmond en Joost van Ginhoven werden dit geniet kilometers zonder al te veel gekke of grote technische problemen. Verwacht de komende jaren nog steeds genoodzaakt te zijn om de vier banden van onze beide Alvissen te vernieuwen, en diverse liters benzine te verstoken. Want met een pre war open auto tegenwoordig door Europa rijden is voor ons super plezierig en uitdagend, het is een voorrecht dat maar weinigen gegund is. Daarvan moet je blijven genieten zolang het nog kan.....en mag.....

Tom Gatsonidas

ps: Voor de oplettende foto kijker een vraag; hoeveel maal zie je een foto in deze Triangel 122 met een deel van het verkeersbord "Col de Braus"?



sich heraus, dass die kleinen "Standard" Trommelbremsen auf einer langen, steileren Abfahrt nicht ausreichen. Sie wurden zu heiß und die Bremskraft war weg. Es musste eine praktische Lösung gefunden werden, um die gewünschte Geschwindigkeit zu erreichen. Die örtliche Bevölkerung wurde gebeten, einige Freiwillige einzustellen, die zwei Eimer für den Abstieg benutzen sollten





Evenementenkalender



| WAT | WANNEER | WAAR/ ORGANISATIE |
|----------|-------------|-------------------|
| High Tea | 22 november | GEANNULEERD! |

Evenementenkalender 2021

| | | |
|----------------------------|------------------|---|
| Algemene Leden Vergadering | 7 februari | Bestuur AOCN |
| Hare Drive | ? april | Zeeuws Vlaanderen <i>Peter en Irene Cappon</i> |
| Fire Flight | 14-15-16 mei | ? |
| Eagle Rally | 16-17-18 juli | ? |
| Indian Run | 9 – 12 september | Rondje IJsselmeer <i>Anton en Ellie Brouwers</i> |

Evenementenkalender 2022

| | | |
|----------------------------|-------------------|--|
| Algemene Leden Vergadering | 20 februari | Bestuur AOCN |
| Hare Drive | ? April | Bollenstreek <i>Rob en Ina van Tuijl</i> |
| Fire Flight | 26 - 29 mei | Stemwede - Duitsland <i>Jürgen en Natela Lutterbeck</i> |
| Eagle Rally | 22-23-24 juli | Jubileumweekend 40 jaar <i>AOCN Bestuur AOCN</i> |
| Indian Run | 9-10-11 september | ? |
| High Tea | 27 november | ? |

Alles onder voorbehoud



Crossing Borders 13 in Bad Homburg vor der Höhe 16-19 juli 2020

Crossing Borders 13 in Bad Homburg vor der Höhe 16.-19. Juli 2020.

De jongste editie van Crossing Borders, de dertiende alweer van 16-19 juli 2020, was een bijzondere. Je zou kunnen denken dat het getal 13 dat veroorzaakte. Ja, er waren enkele pechgevallen.

Zoals een kapotte accu, een band met een ongemakkelijke bubbel, een hoofd met een schram en een bult, een versnellingsbak die vertragingsbak werd en ook nog een benzinepomp die de geest gaf. Maar neen, deze editie werd zo bijzonder omdat er een virus in het spel



was: zo werd het een CB in het kwadraat: een met Corona Bekroonde Crossing Borders **CBCB**! Zo werden wij niet alleen ontvangen in Park Hotel Bad Homburg vor der Höhe door een receptioniste achter een kuchscherf met een mondkapje voor, maar kregen we ook bij de programma map een toepasselijk CB mondkapje uitgereikt.

Dat was me ook wat, de Nederlanders waren dit nog niet zo gewend om een mondkapje te dragen als je je beweegt in een groep! En zo maakten we (gelukkig zonder mondkapje) kennis op afstand en met glimlach buigend en



knikkend - met een gevarieerd gezelschap van Alvisfriends uit Duitsland, Nederland en Zwitserland. Door de corona pandemie en de in maart afgekondigde Lock downs werd pas in de laatste maand voor vertrek duidelijk dat met in acht-neming van de voorzorgsmaatregelen

Das letzte Crossing Borders Meeting, das Dreizehnte bereits, vom 16. bis 19. Juli 2020, war ein besonderes. Man könnte meinen, dass die Zahl 13 die Ursache dafür war. Ja, es gab einige Pechsträhnen.

Wie eine kaputte Batterie, einen Reifen mit einer unangenehmen Blase, einen Kopf mit einem Kratzer und einer Beule, ein Getriebe, dass eine Bremse wurde und auch eine Benzinpumpe, die streikte. Aber nein, diese Ausgabe wurde so besonders, weil ein Virus im Spiel war:



Es wurde ein CB²: **CBCB** Corona Bekroonde Crossing Borders (Corona Gekröntes Crossing Borders). Nicht nur, dass wir im Park Hotel Bad Homburg vor der Höhe von einer Receptionistin hinter einem Schutzschirm mit einem Mundmaske empfangen wurden, sondern wir bekamen auch ein entsprechendes CB-Mundmaske mit der Programmmappe überreicht. Wir, die Niederländer waren es nicht so gewohnt, eine Mundmaske zu tragen, wenn man sich in einer Gruppe bewegt! Und so begrüßten wir (glücklicherweise ohne Mundschutz) aber mit Abstand und mit einem Lächeln, eine



bunt gemischte Gruppe von Alvisfreunden aus Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz. Wegen der Corona Epidemie und der im März angekündigten Einschränkungen wurde erst ein Monat vor Anfang des Treffens, unter Berücksichtigung der



de meeting toch door kon gaan. Een aantal van de mensen die zich aangemeld hadden, hebben vanwege hun kwetsbare gezondheid afgezegd zodat uiteindelijk 17 auto's hebben deelgenomen. Degenen die van ver kwamen zijn donderdag in het Park Hotel in Bad Homburg gearriveerd. Het was een regenachtige dag, maar de vooruitzichten voor de dagen daarna waren, niet alleen wat het weer betreft, goed. De auto's werden veilig geparkeerd in de ondergrondse garage van het hotel. Na een verwelkoming door Manfred en Christa hebben we gezamenlijk genoten van een maaltijd in het naastgelegen steakhouse. De volgende ochtend, vrijdag 17 juli, bracht een prachtige route door het Taunus gebergte ons naar het stadje Braunfels. Braunfels is gebouwd rond een burcht die vanaf het midden van de 13e eeuw bewoond werd door de graven van Solms. Op het programma stond een rondleiding in de burcht. Hier bevindt zich een interessante collectie middeleeuwse wapens en harnassen. Daarnaast een aantal schilderijen uit de eeuwen daarna. Om de oude parket-

Vorsichtsmaßnahmen bekannt, dass es stattfinden konnte. Einige Teilnehmer hatten sich abgemeldet wegen dem Gesundheitsrisiko, so dass schließlich 17 Autos teilnahmen. Diejenigen, die von weit her angereist waren, trafen am Donnerstag im Park Hotel in Bad Homburg ein. Es war ein regnerischer Tag, aber die Aussichten für



vloeren te beschermen werden we verzocht vilten overschoenen te dragen. Ik vermoed echter dat het meer te doen was om op een goedkope manier de vloer te boenen dan ter bescherming van de vloer. In 1679



werden de stad en de burcht grotendeels verwoest door een brand. De stad werd nadien weer opgebouwd met de typische vakwerkhuzen uit die tijd.

Voor de Nederlanders was extra interessant dat dit slot een link heeft met ons koningshuis omdat Amalia van Solms hier vandaan komt. Amalia van Solms-Braunfels (1602 - 1675) was de vrouw van prins Frederik Hendrik van Oranje en heeft op dit kasteel haar jeugd doorgebracht. Haar vader was de oudste zoon van Elisabeth van Nassau, een zuster van Willem van Oranje. Deze Amalia heeft enorm geijverd om de status van de Oranjes op te krikken en erkend te krijgen als gelijkwaardig aan de Europese vorstenhuizen o.a. door haar zoon Willem II te laten trouwen met de Engelse koningsdochter Mary Stuart. Samen met haar echtgenoot Frederik Hendrik bracht zij het ceremoniële leven in Den Haag op een hoger plan o.a. door enkele paleizen te laten bouwen zoals Huis ten Bosch. We zagen in het



die nächsten Tage waren gut, nicht nur was das Wetter betraf. Die Autos wurden sicher in der Tiefgarage des Hotels geparkt. Nach einer Begrüßung durch Manfred und Christa genossen wir ein gemeinsames Essen im



angrenzenden Steakhaus. Am nächsten Morgen, Freitag, den 17. Juli, führte uns eine wunderschöne Route durch den Taunus in die Stadt Braunfels. Braunfels ist um eine Burg herum gebaut, die ab Mitte des 13. Jahrhunderts von den Grafen von Solms bewohnt wurde. Es gab eine Führung durch das Schloss. Hier gibt es eine interessante Sammlung mittelalterlicher Waffen und Rüstungen. Darüber hinaus gibt es eine Reihe von Gemälden aus den folgenden Jahrhunderten (ab 1300). Um die alten Parkettböden zu schützen, wurden wir gebeten, Filzüberschuhe zu tragen. Ich vermute jedoch, dass es mehr darum ging, den Boden auf billige Weise zu polieren, als ihn zu schützen. 1679 wurden die Stadt und die Burg durch einen Brand weitgehend zerstört. Die Stadt wurde dann mit den typischen Fachwerkhäusern aus dieser Zeit wiederaufgebaut. Für die Niederländer war es besonders interessant, dass dieses Schloss eine Verbindung zu unserem Königshaus hat, weil Amalia van Solms von hier stammt. Amalia van Solms-Braunfels(1602 - 1675) war die Gemahlin von Prinz Frederik Hendrik van Oranje und verbrachte ihre Jugend in diesem Schloss. Ihr Vater war der älteste Sohn von Elisabeth van Nassau, einer Schwester von Willem van Oranje. Diese Amalia setzte sich enorm dafür ein, den Status der Oranjes zu erhöhen und den europäischen



kasteel behalve een grote verzameling 17e eeuwse schilderijen uit Spanje, Duitsland en Nederland ook mooie portretten van Amalia en haar echtgenoot Frederik Hendrik, op wie zij volgens de verhalen zeer dol was. Na de rondleiding was de lunch op een terras van een restaurant in het oude stadscentrum. Ondanks het feit dat het midden juli was, waren er weinig toeristen, hetgeen ongetwijfeld te maken heeft gehad met de corona pandemie. Na een korte wandeling door het stadje en voor de meesten een ijsje op het plein keerden we via opnieuw een mooie route terug naar het hotel. Die avond hebben we gedineerd in de Central-Garage te Bad Homburg. Ter gelegenheid van het 100-jarig jubileum van Alvis is hier door Manfred Fleischmann tot februari 2021 een wisselende tentoonstelling georganiseerd. Meerdere van de deelnemers hebben hun Alvis ter beschikking gesteld. Het was een hele mooie en bijzondere ervaring om te mogen dineren tussen al deze mooie exemplaren. Aan het eind van deze dag konden we pechgeval nummer 1 noteren, namelijk een kapotte accu van de Jaguar van Rob en Ina. Gelukkig was dit snel verholpen door de aanschaf van een nieuwe accu. Zaterdag 18 juli stond een rit naar de Rijn op het programma. Een rit van meer dan 100 km naar Assmannshausen. Voor het vertrek bleek de TD 21 van Jochen en Petra problemen te hebben. In eerste instantie kon het probleem met de ontsteking worden opgelost echter het probleem met de versnellingsbak, dat zich tijdens een proefrit openbaarde, was van dien aard dat dit voor de TD het einde van Crossing Borders was. Ook nu was het weer een prachtige rit. Over mooie binnenwegen, heuvels en dalen bereikten we Assmannshausen. De reis verliep echter niet vlekkeloos vanwege een omleiding door een wegafsluiting en een kapotte band van de TD van Wim en Sue. Pechgeval nummer 3 werd opgelost met de reserveband. Assmannshausen is een prachtig dorp aan de oever van de Rijn, waar in tegenstelling tot de andere gebieden aan de Rijn, rode wijn wordt gemaakt. Na een smakelijke lunch zijn we met een kabelbaan omhoog gegaan naar een prachtig uitkijkpunt over de Rijn. De terugreis was zonder problemen en die avond hebben we genoten van een heerlijk diner in een naburig Italiaans restaurant. Het eten was lekker en de wijn zeer smakelijk. Voor een aantal werd de dag afgesloten met een aantal slaap-

Königshäusern gleichgestellt zu werden, u.a. indem sie ihren Sohn Willem II, die englische Königstochter Maria Stuart heiraten ließ. Zusammen mit ihrem Ehemann Frederik Hendrik brachte sie das zeremonielle Leben in Den Haag auf eine höhere Ebene, indem sie eine Reihe von Palästen wie das Huis ten Bosch baute. Neben einer großen Sammlung von Gemälden aus Spanien, Deutschland und den Niederlanden aus dem 17. Jahrhundert sahen wir auch wunderschöne Porträts von Amalia und ihrem Ehemann Frederik Hendrik, den sie den Erzählungen zufolge sehr liebte. Nach der Führung aßen wir auf der Terrasse eines Restaurants in der Altstadt zu Mittag. Trotz der Tatsache, dass es Mitte Juli war, gab es nur wenige Touristen, was zweifellos mit der Corona Pandemie zu tun hatte. Nach einem kurzen Spaziergang durch die Stadt und für die meisten von uns ein Eis auf dem Platz, kehrten wir über eine andere schöne Strecke zum Hotel zurück. Am Abend hatten wir ein Diner in der Zentralgarage in Bad Homburg... Anlässlich der 100-Jahr-Feier von Alvis organisierte Manfred Fleischmann hier



eine Wechsellausstellung bis Februar 2021. Mehrere der Teilnehmer stellten ihren Alvis zur Verfügung. Es war eine sehr schöne und besondere Erfahrung, inmitten all dieser schönen Alvis Exemplare speisen zu können. Am Ende dieses Tages konnten wir Panne Nummer 1 feststellen, nämlich eine defekte Batterie des Jaguars von Rob und Ina. Glücklicherweise konnte dies schnell durch den Kauf einer neuen Batterie behoben werden. Am Samstag, 18. Juli stand eine Fahrt zum Rhein auf dem Programm. Eine Fahrt von mehr als 100 km nach Assmannshausen. Vor der Abreise schien der TD 21 von Jochen und Petra Probleme zu haben. Zuerst konnte das Problem mit der Zündung behoben werden, aber das Problem mit dem Getriebe, das sich während einer Testfahrt zeigte, war so groß, dass dies das Ende von Crossing Borders für den TD war. Es war wieder eine schöne Fahrt. Über schöne Landstraßen, Hügel und Täler erreichten wir Assmannshausen. Die Reise verlief jedoch wegen eines Umweges wegen einer Straßensperre und einer Reifenpanne des TD von Wim und Sue nicht reibungslos. Panne Nummer 3 wurde mit dem Ersatzreifen gelöst. Assmannshausen ist ein wunderschönes Dorf am Rheinufer, wo im Gegensatz zu den anderen Gebieten am Rhein Rotwein hergestellt wird. Nach einem schmackhaften Mittagessen fuhren wir mit der Seilbahn auf einen schönen Aussichtspunkt über den Rhein. Die Rückreise verlief ohne Probleme, und am Abend genossen wir ein köstliches Abendessen in

mutsjes. Zondag 19 juli was de laatste dag van Crossing Borders. Via een korte rit zijn we naar Feldberg gereden, opnieuw een prachtig uitzichtpunt, in dit geval over Frankfurt en omgeving. Hierna was het weer een korte rit naar Saalburg. Saalburg is een opnieuw opgebouwd Romeins fort dat deel uitmaakte van de verdedigingslinie van de noordelijke grens (de Limes) van het Romeinse Rijk. Een interessante plek met een mooie tentoonstelling van de archeo-logische vondsten. Een Romeinse lunch betekende het einde van een zeer geslaagde Crossing Borders. Een deel van de deelnemers vertrok hierna naar huis en een deel reisde terug naar het hotel om op maandag de thuisreis te maken. Op de terugweg deed zich helaas het 4e pechgeval voor, namelijk een kapotte benzinepomp van de TC van Peter en Renate. Al met al kunnen we terugzien op een mooie en mede door de coronamaatregelen bijzondere Crossing Borders. Oude vriendschappen werden bestendig en nieuwe vriendschappen werden gesloten. Rest ons om de organisatoren Manfred en Christa heel hartelijk te bedanken en hopelijk tot volgend jaar.

**Wim en Sue Morrenhof
&
Simon Feenstra en Ine Peters**



einem nahe gelegenen italienischen Restaurant. Das Essen war köstlich und der Wein sehr schmackhaft. Für Einige endete der Tag mit einem Schlummertrunk. Sonntag, der 19. Juli, war der letzte Tag des Crossing Borders. Über eine kurze Strecke fuhren wir nach Feldberg, wieder ein schöner Aussichtspunkt, in diesem Fall über Frankfurt und Umgebung. Danach war es wieder ein kurzer Weg nach Saalburg. Die Saalburg ist ein wiederaufgebautes römisches Kastell, das zur Verteidigungslinie der Nordgrenze (Limes) des Römischen Reiches gehörte. Ein interessanter Ort mit einer schönen Ausstellung archäologischer Funde. Ein Römisches Mittagessen markierte das Ende einer sehr erfolgreichen Crossing Borders. Einige der Teilnehmer chten sich dann auf den Heimweg, und einige reisten erst am Montag ab und fuhren zurück zum Hotel. Auf dem Rückweg ereignete sich leider die 4. Panne, nämlich eine kaputte Benzinpumpe der TC21 von Peter und Renate. Alles in allem können wir auf ein schönes und zum Teil durch die Corona-Maßnahmen bedingtes Special Crossing Borders zurückblicken. Alte Freundschaften wurden aufrechterhalten und neue Freundschaften geschlossen. Es bleibt uns nur noch, den Organisatoren Manfred und Christa ganz herzlich zu danken und hoffentlich bis zum nächsten Jahr.

Indian Run 2020

Vrijdag 18 september, eindelijk weer een Alvisrit en hoera! Mooi weer!

We reden tegen 16 uur van huis, ik had het adres al in googlemap gezet, begint het direct al met een omleiding, er was een kettingbotsing tussen Hoogerheide en Bergen op Zoom, gelukkig alleen blikshade, dus werden we omgeleid door Bergen op Zoom, en kwamen dus mooi na de ravage op een lege snelweg. We hadden af en toe file onderweg maar ik amuseerde me prima met andere chauffeurs die onze auto bewonderden, en fotograferen!



Freitag, 18. September, endlich wieder eine Alvis Ausfahrt und Hurra, wunderschönes Wetter!

Wir fuhren gegen 16.00 Uhr von Zuhause los. Ich hatte die Adresse bereits in Google Maps eingegeben, und es fingt sofort mit einer Umleitung an, es gab eine Massenkarambolage zwischen Hoogerheide und Bergen op Zoom, zum Glück nur mit Blechschaden. Wir wurden durch Bergen op Zoom umgeleitet, sodass wir nach dem Chaos auf einer leeren Autobahn fuhren. Wir hatten hin und wieder Staus, aber ich erfreute mich an anderen





Is toch leuk als anderen je auto waarderen! Tegen 18 uur kwamen we aan bij de Collse Hoeve, voor ons de eerste keer daar, we installeerden ons in onze mooie kamer en gingen op zoek naar de andere deelnemers, we konden nog heerlijk op het terras zitten, erg fijn om iedereen weer te zien na zo'n lange tijd! Om 19.30 begon het diner met een heerlijke amuse, tegen 23 uur was het dessert op en dan hup naar bed om de volgende dag weer fris en fruitig te zijn. Er kwamen zaterdag nog mensen bij en waren we met 42 personen. Tegen 9.30 een briefing en dan gaat het beginnen! Het eerste gedeelte was 63 km tot aan de rederij, daar was het om 11.45 verzamelen om aan boord te gaan. Ellie had zorgzaam als ze altijd is, mondkapjes uitgedeeld, maar de bootsman zei dat dat niet nodig was, we zijn in Brabant en niet in Holland! Nou, wel zo prettig. Het was een mooie tocht over de Maas met een heerlijke lunch aan boord.

We voeren eerst naar rechts en daarna draaien en een eind naar links. Er was veel te zien o.a. een leuk kerkje, een kasteeltje, witte en zwarte zwanen, een jachthaventje enz. Het was de moeite waard! Eenmaal van boord onze auto's weer opgezocht waar twee wachters al die tijd hebben zitten waken over ons bezit. Andre Hillebrand en Jorn Hackländer hadden zich opgeofferd! Wat natuurlijk ontzettend aardig was! Ellie had voor eten en drinken gezorgd en stoeltjes om op te zitten, ze zaten dan ook heerlijk in de schaduw. Iedereen weer op weg voor het tweede deel van de route bijna 59 km. Ik moet zeggen dat Anton en Ellie weer een prachtige route hadden uitgezet, door bossen, langs kanalen over leuke bruggetjes. Kortom, een diversiteit aan landschap. Dicht bij het Hotel was een benzinepomp waar dankbaar gebruik van werd gemaakt om te tanken voor de volgende dag. Bij het hotel aangekomen konden we heerlijk weer op



Fahrenn, die unser Auto bewunderten und fotografierten!
Es ist schön, wenn andere dein Auto schätzen!



het terras bij komen van een geslaagde dag. Gelukkig is alles goed verlopen, geen rare dingen gebeurt, auto's deden het probleemloos, niemand onvindbaar omdat ze verdwaald waren, gelukkig niets



Gegen 18 Uhr kamen wir an der Collse Hoeve an, für uns der erste Besuch in diesem Hotel. Wir richteten uns in unserem schönen Zimmer ein und machten uns auf die Suche nach den anderen Teilnehmern. Wir saßen auf der Terrasse, es war schön alle nach so langer Zeit wiederzusehen! Um 19.30 Uhr gab es ein Abendessen welches mit einen schönen Gruß aus der Küche anfang. Um 23.00 Uhr war das Essen beendet und dann ging es ins Bett, um am nächsten Tag wieder frisch und munter zu sein. Am Samstag kamen noch Teilnehmer dazu, und letztendlich waren wir 42 Personen. Gegen 9.30 Uhr fand ein Briefing statt und dann ging es los! Der erste Teil der Strecke war 63 km lang und führte uns zur Reederei, dort war es um 11.45 Uhr sich sammeln, um an Bord zu gehen. Ellie, fürsorglich wie immer, verteilte Mundmasken, aber der Kapitän sagte, dass wir die nicht bräuchten, wir sind



in Brabant/Limburg und nicht in Holland! Nun, das ist schön. Es war eine schöne Fahrt auf der Maas mit einem köstlichen Mittagessen an Bord. Wir fuhren zuerst nach rechts und drehten dann nach links. Es gab viel zu sehen, darunter eine schöne Kirche, ein Schloss, weiße und schwarze Schwäne, ein Yachthafen usw. Es war sehr schön! Zurück auf dem Parkplatz trafen wir André Hillebrand und Jörn Hackländer die sich geopfert hatten, während unser Bootsahrt über unsere Autos zu wachen. Was alle natürlich sehr zu schätzen

van dat alles! Weer een heerlijk diner gehad, wat wel een beetje uitliep, half 12 kwam het dessert. Na een dag in de buitenlucht sloeg de vermoeidheid toe. Onze kamers weer opgezocht en mars in bed. De volgende dag, zondag, eerst weer genoten van een ontbijtbuffet, pfff we zaten nog vol van het diner, hadden we de briefing tegen 10 uur, en gingen daarna achter elkaar rijden via een mooie route 26 km naar het jukeboxmuseum bij landgoed Hulst in St. Oedenrode waar we om 11 uur werden verwacht. Nou, dat was leuk! Al die oude plaatjes die gedraaid werden, we hebben er nog even op gedanst. Heerlijk! Er was veel te zien, o.a. veel gebruiksvoorwerpen, te veel om op te noemen. De eigenaar vertelde hoe deze uit de hand gelopen hobby was ontstaan en wat er allemaal bij kwam kijken als ze uit Amerika aankwamen qua stroom, accu's, voltages enz. Dat moet allemaal omgebouwd worden. Na alles



wissen! Ellie hatte sie mit Essen und Getränken und Stühlen versorgt. Die beiden hatten es sich im Schatten gemütlich gemacht. Herzlichen Dank für das Aufpassen. Dann sind alle wieder gestartet für den zweiten Teil der fast 59 km langen Strecke. Zusammengefasst muss ich sagen, dass Anton und Ellie wieder eine schöne Route durch Wälder, entlang von Kanälen und über schöne Brücken ausgearbeitet hatten, eine Vielfalt an schönen Landschaften. In der Nähe des Hotels befand sich eine



bewonderd te hebben, gingen we weer in colonne terug naar de Collse Hoeve via smalle weggetjes, soms wel erg voor de fietsers zo'n rij old timers, ze zaten stof te happen, brrr! Aangekomen kregen we nog een lunchbuffet welke wederom goed verzorgd was, heerlijk, en voor elk wat wils! Het werd tijd om afscheid te nemen en huiswaarts te keren. We kijken terug op een heel fijn weekend!!! Anton en Ellie heel erg bedankt voor alle



Tankstelle die dankbar genutzt wurde, um für den nächsten Tag wieder genügend Sprit im Tank zu haben. Als wir im Hotel ankamen, konnten wir uns auf der Terrasse nach einem erfolgreichen Tag ausspannen. Es gab keine Pannen und alle Autos sind wieder heil beim Hotel eingetroffen, und es gab niemanden der verloren gegangen ist. Am Samstagabend hatten wir ein weiteres köstliches Abendessen, daß sich etwas verzögerte, erst um 11.00 Uhr gab es Nachtisch. Nach einem Tag an der frischen Luft war man müde. Dann ging es aufs Zimmer und ins Bett. Am nächsten Tag, Sonntag, genossen wir zunächst wieder ein Frühstücksbuffet, Pfff, wir waren noch voll vom Essen vom vorherigen Abend. Um 10.00 Uhr gab es ein Briefing, und dann fuhren wir hintereinander eine schöne Strecke von ca. 26 km zum Jukebox-Museum auf dem Gut Hulst in St. Oedenrode,



moeite en tijd die jullie erin gestoken hebben!
Het was de moeite waard!

Loes Soffers



wo wir um 11.00 Uhr erwartet wurden. Nun, das hat Spass gemacht! All diese alten Schallplatten die gespielt wurden, wir haben noch ein Tänzchen gemacht. Wunderbar! Es gab viel zu sehen, u.a. eine Menge Gebrauchsgegenstände aus der 50 er und 60 er Jahren, zu viel um es zu erwähnen. Der Besitzer erzählte uns, wie dieses Hobby aus dem Ruder lief und warum die Jukeboxen bei der Ankunft aus Amerika in Bezug auf Strom, Batterien, Spannungen usw. Umgewandelt werden. Nachdem wir alles bewundert hatten, fuhren wir im Konvoi über schmale Straßen zurück zur Collse Hoeve. Oft nicht schön für die Radfahrer, so eine Reihe von Oldtimern, die ganz viel Staub aufwirbelten, brrr! Als wir ankamen gab es ein Mittagsbuffet, welches wieder sehr reichhaltig war, köstlich, und für jeden Geschmack war etwas dabei! Es war Zeit, Abschied zu nehmen und nach Hause zurückzukehren. Wir blicken auf ein sehr schönes Wochenende zurück! Wir danken Anton und Ellie sehr für all die Mühe und Zeit, die Sie investiert haben! Es war sehr schön.



Een Verrassingsbezoek aan de Central Garage in Bad Homburg Überraschender Besuch in der Central Garage in Bad Homburg

Op 4 september 2020 kreeg ik 's avonds een telefoontje van Tony Day, de zoon van Kenneth Day, auteur van "The Story of the Red Triangle".

Hij vertelde me dat hij voor familiebezoek vaak in Frankfurt was en dat hij de tentoonstelling "THE ALVIS CENTENARY EXHIBITION in de Central-Garage in Bad Homburg" had gezien. Hij had wat vragen over deze tentoonstelling en wil me daar graag ontmoeten. Daarom hebben we op zondag, 6 september een afspraak gemaakt in het museum. Om 15.00 uur stond een vriendelijke oudere heer tegenover me en we verwelkomden elkaar volgens de Corona regels. Tony vertelde me dat zijn vader, die vijf weken geleden overleden is, twee grote wensen had: een permanente tentoonstelling over ALVIS in Brooklands en de publicatie van een biografie over T.G. John. Tony vertelde me dat het deze zondag Kenneth's 100ste verjaardag zou zijn geweest, hij keek omhoog en zei toen: "Pa, hier is je tentoonstelling, precies zoals je zou hebben gewild, alleen in het verkeerde land!" Ik was erg onder de indruk van het compliment. Tony wilde weten waarom deze tentoonstelling hier in Duitsland is en niet in Engeland. Ik heb hem verteld hem dat ik vier jaar internationaal directeur ben geweest in het AOC-bestuur en gedurende die periode heb voorgesteld om met Crossing Borders een continentale bijdrage te leveren aan het honderdjarig bestaan van Alvis. Dit had meerdere redenen:

ten eerste om buitenlandse deelnemers aan het geplande ALVIS Centenary Weekend in Engeland de kans te geven om de activiteiten van Duitse ALVIS-eigenaren te aanschouwen, meer aandacht te vragen voor een grotendeels onbekend automerk in Duitsland en om te laten zien dat ALVIS een van de meest innovatieve bedrijven in het Verenigd Koninkrijk was. Een pionier op het gebied van voorwielaandrijving, volledig gesynchroniseerde transmissies en een bedrijf dat niet alleen auto's, maar ook vliegtuigmotoren en militaire voertuigen bouwde.

Crossing Borders heeft, nadat 4 jaar geleden het voorstel aan het AOC-bestuur is kenbaar gemaakt, voor de realisatie van de tentoonstelling gezorgd. Dit alles zonder enige steun van AOC Ltd.

Hulp kwam van ALVIS ARCHIVE TRUST, Charles Mackonochie, Dave Culshaw en Haynes Publishing met betrekking tot het gebruik van historisch materiaal, teksten en foto's. De tentoongestelde voertuigen zijn afkomstig van eigenaren uit Duitsland, Nederland en Groot-Brittannië. Ik heb Tony de eerste gebouwde

Am 04.09.2020 erhielt ich gegen Abend einen Anruf von Tony Day, dem Sohn von Kenneth Day, Autor von "The Story of the Red Triangle".

Gründen in Frankfurt sei und die Ausstellung "THE ALVIS CENTENARY EXHIBITION in der Central-Garage in Bad Homburg" gesehen hätte. Zu dieser Ausstellung hätte er einige Fragen und er wolle sich gern mit mir dort treffen. Wir haben uns daraufhin für den folgenden Sonntag, den 06.09.2020 gegen 15.00 Uhr in dem Museum verabredet. Um 15.00 Uhr stand ein freundlicher älterer Herr mir gegenüber und wir begrüßten uns entsprechend der Corona-Regeln. Tony erzählte mir, dass sein vor fünf Wochen verstorbener Vater, zum Ende seines Lebens hin, zwei große Wünsche gehabt hätte: Eine Dauerausstellung über ALVIS in Brooklands und die Veröffentlichung einer Biographie über T.G. John. Tony sagte mir, dass an diesem Sonntag Kenneth 100ster Geburtstag gewesen wäre und mit einem Blick nach oben sagte er:



TD 21 laten zien, die als demoauto naar de dealers werd gestuurd en die ook in folders werd afgebeeld en ook de laatste gebouwde TF 21, die ook in elk ALVIS-boek wordt getoond.

Een andere bijzondere auto was de Graber TC 21/100, die getoond werd tijdens Earls Court Motorshow Car in 1955. Tony was erg onder de indruk van de tentoonstelling en zag daar ook een van zijn vroegere auto's staan, de SILVER EAGLE, nu in het bezit van Jörn Hackländer. Na meer dan twee en een half uur, die voorbij zijn gevlogen, met informatie over de biografie over T.G. John die Tony samen met Nicholas Simpson aan het schrijven is, en onze gedachten over de AOC, namen we afscheid. Dit keer met een handdruk en de belofte om in contact te blijven. Ik heb hem uitgenodigd voor het slotevenement van Crossing Borders in januari/februari 2021.

Manfred Fleischmann



“Dad, here is your exhibition, exactly how you would have wished, only in the wrong country!”. Ich war wegen des Kompliments sehr beeindruckt. Tony wollte wissen, wieso es diese Aus-stellung hier in Deutschland gibt und nicht in England und ich teilte ihm mit, dass ich vier Jahre lang International Director im Board des AOC gewesen sei und bereits dort die Idee von Crossing Borders vorgestellt hatte, einen kontinentalen Beitrag zum Centenary zu leisten. Dies geschah aus mehreren Gründen: Einmal um anreisende ausländische Teilnehmer des geplanten ALVIS Centenary Weekends in England eine Gelegenheit zu geben, in Deutschland bereits Aktivitäten Deutscher ALVIS-Besitzer zu sehen und zum Zweiten, um in Deutschland einer hier weitgehend unbekanntem Automarke mehr Aufmerksamkeit zu verschaffen und zum Dritten, zu zeigen, dass ALVIS eine der innovativsten Firmen Groß-britanniens war, Pionier im Frontantrieb, Vollsynchronisiertem Getriebe, etc., die sich vielen diversen Konstruktionen zuwandte und nicht nur Autos, sondern auch Flugmotoren und Militärfahrzeuge baute. Crossing Borders hat sich nach der Ankündigung im Bord vor mehr als vier Jahren um die Realisierung der Ausstellung gekümmert, ohne jegliche Unterstützung des AOC Ltd. Hilfe kam von dem ALVIS ARCHIVE TRUST, Charles Mackonochie und Dave Culshaw sowie von Haynes Publishing hinsichtlich der Verwendung von Historischen Material, Texten und Bildern. Die Fahrzeuge sind von Besitzern aus Deutschland, den Niederlanden und aus Großbritannien. Ich zeigte ihm den ersten TD 21 aus der regulären Produktion, der als Demonstrator zu den Händlern geschickt wurde und mit dem auch in Prospekten ge-worben wurde sowie den letzt-gebauten TF 21, der ebenfalls in jedem ALVIS Buch abgebildet ist. Ein anderer besonderer Wagen war der Graber TC 21/100, das Earls Court Motorshow Car von 1955. Tony war von der Ausstellung sehr beeindruckt und hat eines seiner früheren Autos dort stehen sehen: Es ist der SILVER EAGLE von Jörn Hackländer. Vor diesen Auto entstand das beigefügte Bild. Nach mehr als zweieinhalb Stunden, die wie im Fluge vorbeigingen und gefüllt waren mit Informationen über die von Tony zusammen mit Nicholas Simpson und Tony Cox fertig zu stellende Biographie über T.G. John, Gedanken über den AOC, etc. verabschiedeten wir uns, diesmal mit Handshake und dem Versprechen in Kontakt zu bleiben. Ich habe ihn für die Abschlussveranstaltung von Crossing Borders im Januar/Februar 2021 eingeladen.

Even voorstellen, vorstellen

**Beste leden van de AOCN,
Het kan zijn dat voorstellen eigenlijk niet nodig is! Onze reputatie is reeds gevestigd, in ieder geval die van onze auto.**

Helaas, nog geen Alvis. Tijdens de Alvis Hare Drive 2019 verdween (werd gestolen) onze Jaguar Mark II uit 1963 voor 24 uur. (Zie Tr.nr.117) Wij hebben echter alleen de positieve ervaringen van dat weekend onthouden, zoals



mooie auto's, aardige mensen en mooie wegen. Hoe zijn we tot het merk Alvis gekomen? Door onze voorkeur voor Britse auto's natuurlijk en als Britse (Cecilia) ben je er mee opgegroeid. Maar deze keer is mijn familieband met Zweden cruciaal. Onze vriend van de MG Drivers Club Hannover, Hans Krüger, had in 2018 een Alvis gekocht, een TA 21, die uit Zweden kwam. De vorige eigenaar was al jaren lid van het Zweedse Alvisregister (Svenska Alvisregistret – Motorhistoriska Riksförbundet). Ik had Hans aangeboden om de vorige eigenaar in het Zweeds te schrijven, hij woonde in de provincie Blekinge, waar de voorouders van mijn moeder vandaan komen. Ter informatie, ik ben dus ook met Volvos opgegroeid! Thomas en ik waren verbaasd dat de Alvis van Hans, bouwjaar 1953, links gestuurd was, terwijl Zweden pas in 1967 is overgeschakeld op rechts verkeer. Een operatie die je je nu nauwelijks kunt voorstellen. Zelfs in 1967 was het een hele operatie. In de nacht waarop de wisseling zou plaatsvinden, mochten er geen auto's rijden. Tijdens de voorbereidingen voor de wissel mochten allen fietsen en bussen van de weg gebruik maken. Ook het leger werd ter ondersteuning ingeschakeld. Een en ander was het resultaat van enkele jaren voorbereiding en veel overwerk. Er moesten 360.000 verkeersborden worden geplaatst. Er reden bussen met deuren aan beide zijden. Kruispunten, verkeerslichten, een-richtingsstraten, zelfs

**Liebe AOC NL Mitglieder,
Es kann sein, dass wir uns gar nicht vorstellen müssen!
Unser Ruf ist uns voraus geeilt! Oder, zumindest der unseres Autos.**

Leider, noch kein Alvis. Beim Alvis Hare Drive 2019 ist unser Jaguar Mark II, 1963, 24 Stunden verschwunden gewesen. (Siehe Triangel Nr. 117) Von jenem Wochenende ist aber nur Positives in Erinnerung geblieben. Schöne Autos, nette Leute und schöne Strassen. Wie sind wir denn zum Thema Alvis gekommen?



Cars switching to the other side of the road on Kungsgatan, Stockholm, at 5am on September 3rd, 1967. Photo: Jan Collsiöö/TT

Durch unsere Vorliebe für Britische Autos natürlich und als Britin ist man damit aufgewachsen. Aber diesmal ist meine familiäre Verbindung nach Schweden entscheidend. Unser Freund aus dem MG Drivers Club Hannover, Hans Krüger, hatte 2018 einen Alvis gekauft, einen TC21, der aus Schweden kam. Der Vorbesitzer war jahrelang im Svenska Alvisregistret (Motorhistoriska Riksförbundet). Ich hatte Hans angeboten den alten Besitzer auf schwedisch anzuschreiben, da er in der Provinz Blekinge wohnte, wo meine Vorfahren mütterlicherseits herkommen. Ja, ich bin also auch mit Volvos groß geworden! Thomas und ich hatten uns gewundert, dass Hans Alvis, von 1953, linksgesteuert ist, obwohl Schweden erst 1967 zum Rechtsverkehr gewechselt hatte. Ein Unternehmen kaum vorstellbar heute. Auch 1967 war es nicht einfach. Nachts als der Wechsel stattfinden sollte, durften die Autos nicht fahren. Nur Fahrräder und Busse waren unterwegs, als die Vorbereitungen für die Umstellung sichergestellt waren- sogar mit Hilfe von Militärpersonal. Es war das Resultat von einigen Jahren Vorbereitung und vielen Überstunden. 360,000 Straßenschilder mussten aufgestellt werden. Busse fuhren zeitweise mit Türen auf beiden Seiten. Kreuzungen, Ampeln, Einbahnstrassen, auch Fahrradwege mussten erneut überlegt sein. Am 3. September 1967 um 04:50 Uhr ist es denn soweit: Dagen 'H' (Tag H = höger = rechts) im Jahr 1967, ein ja auch nicht unbedeutendes Jahr in der Geschichte von Alvis. Dieses Jahr bedeutete das Ende der Autoproduktion für Alvis aber für Schweden fing eine neue Zeit an, auf der anderen Straßenseite. Ein Unterfangen um mitzuhalten in einer internationaler werdenden Welt, besonders um den Anschluss an die europäische Arena nicht zu verlieren. Die Schweden hatten schon links-gesteuerte Autos, da die meisten importiert waren aus Ländern mit Rechtsverkehr. Sicherheit war ein Grund für die Umstellung, da es gefährlicher war links zu sitzen im Auto und links auf der Straße zu fahren, mit zunehmender Anzahl an registrierten

fietspaden moesten opnieuw worden ingedeeld.
Op 3 september 1967 om 04:50 uur was het dan zover:
Dag'H' ('H' = höher = rechts). Het jaar 1967 was ook een belangrijk in de geschiedenis van merk Alvis.
Dat jaar betekende het einde van de autoproductie voor Alvis. Voor Zweden brak echter een nieuw tijdperk aan, nu rechts op de weg. Een operatie die nodig was om bij te blijven in een wereld die steeds internationaler werd, en vooral om het contact met de rest van Europa niet te verliezen. De Zweden reden al met auto's met linkse besturing, omdat de meeste van deze voertuigen werden geïmporteerd uit landen met rechts verkeer.
De veiligheid was een andere redenen voor de wisseling. Met de toename van het aantal auto's was het gevaarlijk om het stuur links te hebben en aan de linkerkant van de weg te rijden. Daarnaast wilden de Zweden ook hun eigen geproduceerde auto's beter kunnen verkopen op de wereldmarkt. En zo komen we weer bij Volvo uit!
We verheugen ons op een goed gesprek met jullie.



Autos in Schweden.
Die Schweden wollten auch ihre eigenproduzierten Autos besser auf dem Weltmarkt verkaufen können.
Wobei wir wieder beim Volvo gelandet sind!
Wir freuen uns auf gute Gespräche mit euch allen.

Cecilia en Thomas int Veen



VRAAG & AANBOD

Alvis Speed 20 SC
Saloon 1934(Charlesworth)
Eigenaar:
Reinhart Dortschy
M: +49 1708870497
e-Mail:
rdortschy@t-online.de



Alvis TA21 DHC
- Tickford 1951,
Huidige eigenaar:
Geert-Jan Schasfoort
Info: J. Augustijn
-Auto Expertise
M:+31(0)622556263
e-mail: admin@jhgaugustijn.nl



4 x spaakwiel met Vredestein
Classic Sprint, TD/TE/TF in
redelijke staat
Info: Anton Brouwers
M:+31(0)3217608,
email: anton@brouwershelmond.nl



Een grote hoeveelheid Alvis TA 21 onderdelen.
Info: Hans Noordhoek
M: +31(0)655773147,
email: j.noordhoek@planet.nl

APK-vrijstelling 50 jaar definitief per 1 januari 2021

FEHAC heeft zich met succes ingezet voor een APK-vrijstelling van voertuigen van 50 jaar en ouder. Deze vrijstelling gaat nu definitief in op 1 januari 2021. Die vrijstelling is niet zo maar gegeven: mobiel erfgoed wordt uitstekend onderhouden en maar zelden APK-afgekeurd. Want zonder goed onderhoud geen veilige, betrouwbare en rijkklare oldtimer.

APK-vrijstelling 50 jaar

In 2014 heeft de Europese Unie een nieuwe APK-richtlijn aangenomen met de mogelijkheid voor de lidstaten om een vrijstelling van APK te geven voor voertuigen van historisch belang. De Stichting Overlegorgaan APK, waarin ook de FEHAC participeert, had de minister van Infrastructuur en Waterstaat al eerder geadviseerd om de oudste historische voertuigen vrij te stellen van APK.

Advies Stichting Overlegorgaan APK

Op basis van dit advies van de SO-APK heeft de minister van IenW recent besloten voertuigen van historisch belang die ouder zijn dan 50 jaar per 1-1-2021 geheel vrij te stellen van de APK-plicht. Deze wijziging geldt niet voor bussen en taxi's die gebruikt worden voor personenvervoer. Helemaal nieuw is de vrijstelling voor mobiel erfgoed niet: in 2008 werd al besloten om voertuigen van vóór 1960 vrij te stellen van APK.

Goed onderhouden en veilig

Er is door de jaren heen bij de APK van oldtimers door de RDW vastgesteld dat historische voertuigen doorgaans uitstekend worden onderhouden. Bij oldtimers is het aantal afkeuringen heel laag. Bij de APK zijn er ook zelden aanmerkingen op de veiligheid van deze voertuigen. De keuring van het mobiel erfgoed blijkt geen wezenlijke bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid. Goed onderhoud is en blijft vanzelfsprekend altijd noodzakelijk. En wie zekerheid wil kan natuurlijk altijd vrijwillig ook na 1 januari 2021 zijn historisch voertuig APK laten keuren.



"ALVIS ... vielen unbekannt ... vielfach verkannt!"

Februari 2020 - Maart 2021



**CENTRAL GARAGE
AUTOMUSEUM**
Crossing Borders

CENTRAL GARAGE Automuseum

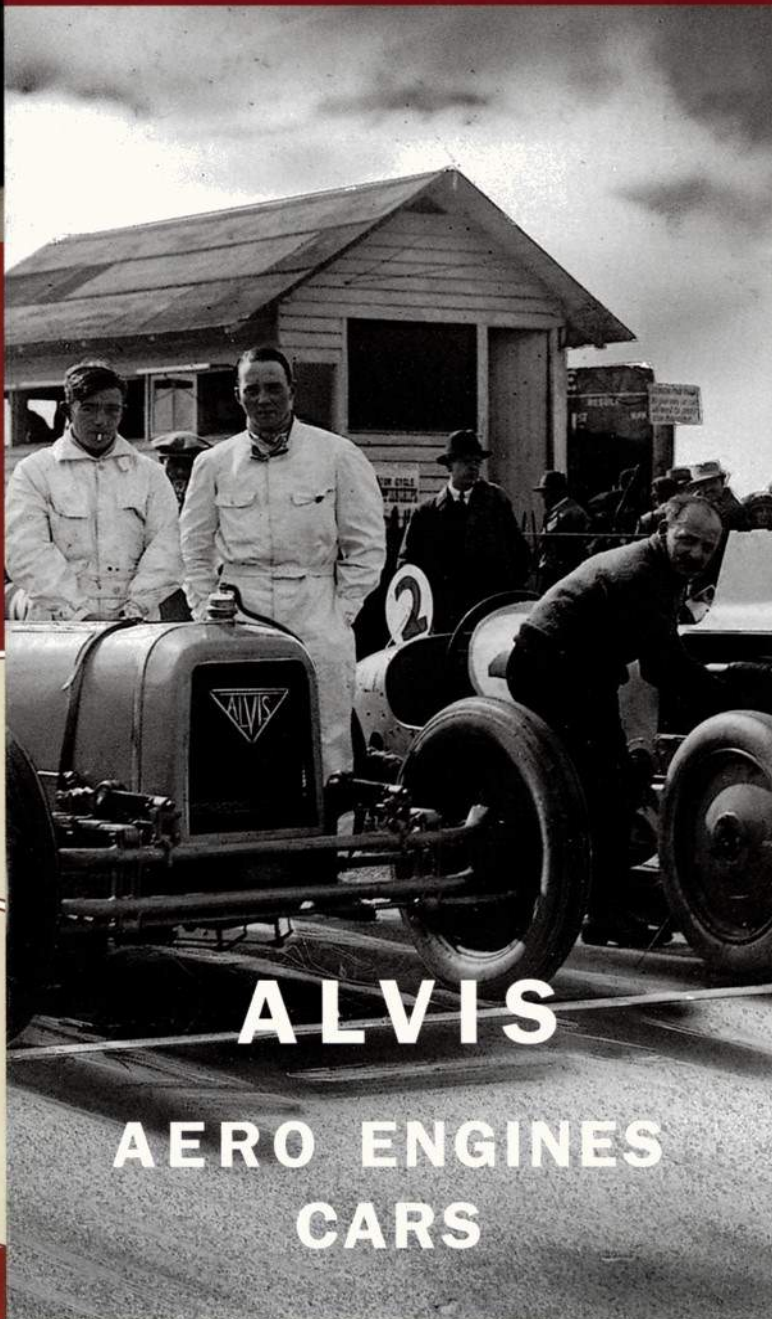
Niederstedter Weg 5 • 61348 Bad Homburg v.d.H.

Telefon: 06172-597-6057 • E-Mail: info@central-garage.de



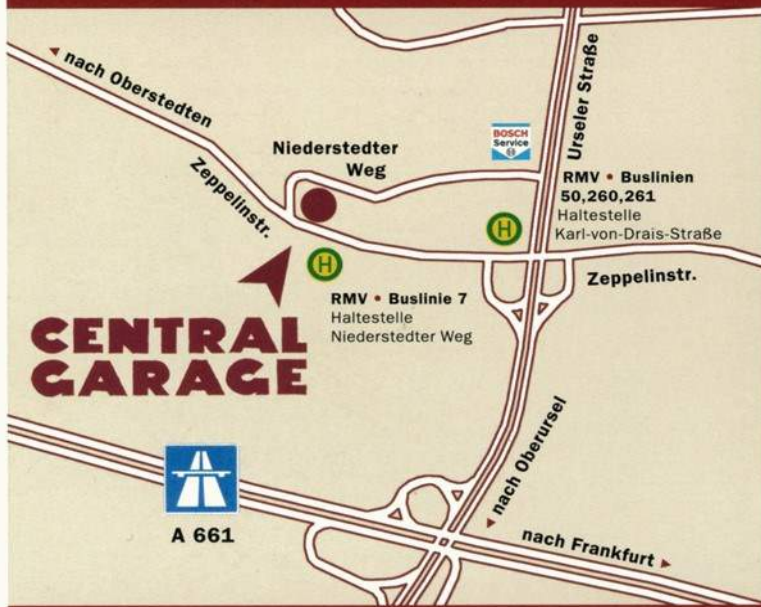
Öffnungszeiten: Mittwoch bis Sonntag
jeweils 12 bis 16:30 Uhr.

An Feiertagen geschlossen. Eintritt frei.



ALVIS

**AERO ENGINES
CARS**



**CENTRAL
GARAGE**



A 661

www.central-garage.de

Vormgeving & Opmaak:
LESLEY KUNST

Drukwerk & verspreiding:

editoo®



Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl



MIX
Papier van
verantwoorde herkomst
FSC® C017135

Retouradres: A. Hillebrand, 1015 GB 33h.