

TRIANGEL

Power with beauty,

Speed with grace

DECEMBER 2020

EDITIE 123



André's Alvis Antiquariaat

Charles, wordt het niet eens tijd dit voertuig te vervangen door een mooie en warme Alvis Saloon

Postkantoor Rob

PIANOS

OUD-2020

Prettige Feestdagen

Vrolijk Kerstfeest en Gelukkig Nieuwjaar



EXTRA DIKKE KERSTEDITIE

EXTRA DIKKE KERSTEDITIE

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 Vlugtpark 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 fotobijchrift.

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

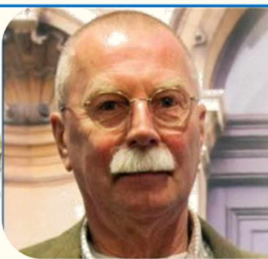
WEBSITE: www.alvisocn.com

3	CHAIRMAN'S COLUMN
4	ALVIS TROPENTOUR
8	CHARLES FOLLET
18	EVEN VOORSTELLEN
22	VAN HET BESTUUR & REDACTIE
24	BULLETIN 35—TRIANGEL 44 Leslie Hurle Bath
30	VRAAG EN AANBOD
31	ALVIS CAR CLUB VICTORIA CONTRIBUTIE
32	EEN JONGENSROOM deel 2
36	MET VRIENDEN NAAR DE EIFEL
41	EVENEMENTENKALENDER
42	BIJZONDERE AUTO'S

**Inleveren kopij & foto's voor de
volgende TRIANGEL no.: 124
Uiterlijk 28 februari 2021**

Het bestuur/de redactie houdt zich het recht voor ingezonden kopij in te korten of niet te plaatsen. Bestuur/de redactie aanvaardt geen verantwoordelijkheid voor fouten in, of ten gevolge van tekst in de Triangel en andere publicaties zoals het register. Ingezonden teksten worden niet gecorrigeerd en gepubliceerd zoals door schrijver aangeleverd. Deelname aan evenementen is voor eigen verantwoording. Het bestuur aanvaardt geen aansprakelijkheid voor geplaatste advertenties. Niets in deze uitgave mag overgenomen zonder schriftelijke toestemming van het bestuur, met toestemming dan met vermelding van de bron.

Chairman's Column



'Stof tot nadenken' tijdens de kerstdagen

Voorzitter, secretaris, penningmeester, evenementencommissaris, registercommissaris, redacteur, allemaal functies die vervuld moeten worden om een club als de onze te laten functioneren. Al deze functies worden vervuld door vrijwilligers. Volgens officiële bronnen is een vrijwilliger: "iemand die uit vrije wil werkzaamheden verricht, buiten een vast dienstverband. In het algemeen zijn deze werkzaamheden onbetaald of staat er een geringe vergoeding tegenover". Ons clubje, de AOCN, is voor 100% afhankelijk van vrijwilligers. Alle functies binnen de AOCN worden vervuld door vrijwilligers, dus geen vrijwilligers GEEN AOCN. Ook andere verenigingen moeten veel doen om voor alle posten een functionaris te vinden. Een probleem dat door de vergrijzing alleen maar groter zal worden. Omdat het zo moeilijk is vrijwilligers voor bestuursfuncties te vinden, blijven zittende functionarissen vaak lang op hun plaats. Dat geldt ook voor de AOCN. Laten we het iets concreter maken: jullie secretaris en voorzitter houden inmiddels al meer dan 11 jaar de bestuursstoelen warm. Een prangende vraag die bij ons leeft is: "Wat vinden onze leden eigenlijk van bestuurders die al zo lang aan de bestuurstafel zitten?" Worden ze getolereerd, geaccepteerd, of gewaardeerd? Onze vorige penningmeester Jan Maarten ten Bos liet weten dat hij tot zijn 75e in functie wilde blijven. Moeten wij ook zoiets gaan roepen? André wordt binnenkort 73 en ik hoop volgend jaar 72 te worden! Rob is gelukkig nog jong met 68!! Het gelijktijdig aftreden van meerdere bestuursleden is voor ons geen goede optie. Het moet in onze ogen geleidelijk gaan. Maar... Vrees niet! Het is niet zo dat wij op korte termijn het bijltje erbij neer willen gooien. Wij verrichten onze werkzaamheden nog steeds met veel plezier en de onderlinge samenwerking is opperbest. En toch... zoals mijn aanhef al doet vermoeden, geeft alles wat hier wordt opgesomd 'Stof tot nadenken'. Mocht overigens (naar aanleiding van deze tekst) een meerderheid van onze leden tot het besluit komen dat het tijd wordt om dit bestuur naar het bejaardentehuis te verwijzen, dan hebben wij daar (alle) begrip voor. In dat geval zullen we op zoek gaan naar een geschikt 'Oudemannenhuis'. Het is dan vervolgens aan jullie om voor geschikte opvolging te zorgen. Wij zijn benieuwd naar jullie mening. Ik wens jullie, mede namens André en Rob, een hele fijne kersttijd en een gezond en gelukkig Nieuwjaar. Met een vriendelijke groet van jullie voorzitter,

Anton

Etwas zum Nachdenken über Weihnachten

Vorsitzender, Sekretär, Schatzmeister, Veranstaltungskommissar, Registerkommissar, Redakteur, alles Posten, die erfüllt werden müssen, damit ein Club wie der unsere funktionieren kann. All diese Funktionen werden von Ehrenamtlichen erfüllt. Offiziellen Quellen zufolge ist ein ehrenamtlicher Mitarbeiter: "Jemand, der aus freiem Willen eine Arbeit außerhalb einer festen Anstellung verrichtet. Im Allgemeinen sind diese Tätigkeiten entweder unbezahlt oder werden geringfügig entlohnt". Unser Club, der AOCN, ist zu 100% von ehrenamtlichen Mitarbeitern abhängig. Alle Stellen innerhalb des AOCN werden mit Freiwilligen besetzt, also keine Freiwilligen KEIN AOCN. Viele Clubs müssen grosse Anstrengungen unternehmen, um einen Funktionär für offene Stellen zu finden. Dies ist ein Problem, dass sich durch die Alterung der Bevölkerung nur noch verschärfen wird. Da es so schwierig ist, Freiwillige für Vorstandsmitglieder zu finden, bleiben amtierende Amtsträger oft lange im Amt. Dies ist auch bei dem AOCN der Fall. Lasst uns das ein bisschen konkreter darstellen. Euer Sekretär und euer Vorsitzender bekleiden seit mehr als 11 Jahren die Posten im Vorstand. Eine dringliche Frage, die mit uns lebt, ist: Was halten unsere Mitglieder eigentlich von Vorstandsmitgliedern, die schon so lange am Vorstandstisch sitzen? Werden sie toleriert, akzeptiert, geschätzt? Unser ehemaliger Schatzmeister Jan Maarten ten Bos sagte, dass er im Amt bleiben wolle, bis er 75 werde. Sollten wir uns auch so verhalten? André wird bald 73 Jahre alt, und ich hoffe, nächstes Jahr 72 Jahre alt zu werden! Zum Glück ist Rob noch jung, 68! Der gleichzeitige Rücktritt mehrerer Vorstandsmitglieder ist für uns keine Option, er muss schrittweise erfolgen. Keine Sorge, es ist nicht so, dass wir kurzfristig aufgeben werden. Wir machen unsere Arbeit immer noch mit großer Freude, und die gegenseitige Zusammenarbeit ist ausgezeichnet, aber, wie meine einleitenden Worte andeuten, ist alles, was hier aufgelistet ist, „Etwas zum Nachdenken“. Sollte einer Mehrheit unserer Mitglieder klar werden, dass es an der Zeit ist, diesen Ausschuss ins Altersheim zu verweisen, dann verstehen wir das und werden nach einem geeigneten "Altenheim für Männer" suchen. Es wird dann euer Job sein, für eine angemessene Vertretung zu sorgen. Ich wünsche euch, auch im Namen von André und Rob, ein sehr frohes Weihnachtsfest und ein gesundes und glückliches neues Jahr. Mit einem freundlichen Gruß von eurem Vorsitzenden,

Alvis Tropentour 2020

Donderdag 11 aug verzamelden we met 5 echtparen en hun vooroorlogse vervoermiddel bij het Nederlandse Flitspalen bedrijf te Haarlem. Hier werden we rondgeleid door alweer de derde generatie van het destijds in 1958 opgerichte bedrijf. Interessant voor zowel de TE snel rij-



dend chauffeur als zich keurig aan de wettelijke voorgescreven snelheid houdende persoon. Iedereen kreeg een inblik in de problematiek van de huidige wettelijk gecontroleerde snelheidsmetingen. Zonder meer interessant, die visie van een ware professional die op een vlotte moderne manier dit onderwerp uitlegt. Diverse apparaten werden ons getoond, waarmee heden ten dagen gewerkt wordt. Vaste palen, stationaire verplaatsbare systemen en rijdende controles die zowel afgaand als tegemoet komend verkeer kunnen meten, alles kwam aan bod en alles mocht/kon gevraagd worden. Na een lunch die gelukkig qua warmte binnen in een gekoelde ruimte op "corona" afstand werd geserveerd, starten we voor een ca 150 km tocht Haarlem- Schoorl. De route was uitgezet over de fraaiste kleine binnenwegen van Noord Holland. Oh wat is Nederland toch mooi als je relaxed zonder enige "tijdsdruk" dit gebied met een open Alvis mag doorkruizen. Genieten zonder meer ook bij een temperatuur die we eigenlijk alleen van de tropen (30+) kennen. Zowel mens als machine hadden het zwaar qua temperatuur. Koeling is dan ook echt belangrijk en hieraan werd goed gehoor gegeven. Drinkwater in de mens en elektrische ventilator voor de motor. Aldus kwamen we al genietend aan in ons hotel Merlet te Schoorl waar op het terras van ander verkoelend vocht kon worden genoten dan water. Het water werd nu gebruikt voor een verkwikkende (koude) douche. Zo konden we geheel "opgefrist" en schoon aan tafel. In de bistro was een grote lange tafel voor ons gedekt zodat we met zijn tien verantwoord konden eten onder Mediterrane condities. Daar we elkaar lang niet gezien of gesproken hadden kwamen al snel de diverse sterke soms wat aangedikte verhalen over tafel. Of was het juist omdat de lekkere verkoelende alcoholisch versnaperingen iets te makkelijk en graag genuttigd werden? Maakt niet uit; het plezier zat er goed in! "Gelijk"

Alvis Tropenreise 2020

Donnerstag, den 11. August trafen wir uns mit 5 Paaren und ihren Vorkriegs-Autos bei der niederländischen Gatsometer BV in Haarlem. Hier wurden wir von der dritten Generation des 1958 gegründeten Unternehmens herumgeführt. Interessant sowohl für den zu schnellen Fahrer als auch für die, die sich an das gesetzliche Tempolimit halten. Jeder bekam einen Einblick in die Probleme der derzeit gesetzlich kontrollierten Geschwindigkeitsmessungen. Auf jeden Fall interessant ist die Vision eines echten Fachmanns, der dieses Thema auf eine elegante und moderne Art und Weise erklärt. Es wurden uns verschiedene Geräte gezeigt, die heute im Einsatz sind. Feste Messstationen, stationäre bewegliche Systeme und mobile Anlagen, die sowohl den ausgehenden als auch den entgegenkommenden Verkehr messen können, alles wurde gezeigt und alle Fragen wurden beantwortet. Nach einem Mittagessen, das glücklicherweise in einem gekühlten Raum und mit "Corona"-Entfernung serviert wurde, starten wir zu einer ca. 150 km langen Fahrt von Haarlem nach Schoorl. Die Route führte uns über die schönsten kleinen Straßen Noord-Hollands. Oh, wie schön sind die Niederlande, wenn man dieses Gebiet mit einem offenen Alvis ohne "Zeitdruck" durchqueren kann. Genießen bei





gestemden hebben heel vaak zoveel elkaar te vertellen dat het moeilijk is om alles te volgen op deze gepensioneerde leeftijd! Zo werd het een echt latertje maar altijd nog ruim 25 graden, heerlijk en bevoorrecht met zo'n gezelschap en onder deze condities. De volgende ochtend alweer redelijk vroeg werd een fantastische ontbijt binnen geserveerd en konden we om 9 uur vertrekken. De route leidt ons naar het "eenden museum" te Andijk. Wat een heerlijk hilarisch misverstand gaf dat onder diverse deelnemers. Men dacht wat moeten wij nu met die vliegende

einer Temperatur die wir nur aus den Tropen kennen (30+). Sowohl Mensch als auch Maschine hatten es hinsichtlich der Temperatur schwer. Die Kühlung ist wirklich wichtig, und dafür wurde gut gesorgt. Trinkwasser für den Menschen und elektrischer Ventilator für den Motor. So kamen wir in unserem Hotel Merlet in Schoorl an, wo wir auf der Terrasse andere Kühlflüssigkeiten als Wasser genießen konnten. Das Wasser wurde nun für eine belebende (kalte) Dusche verwendet, so dass wir uns `erfrischt und gereinigt' am Tisch setzen konnten. Im Bistro wurde ein großer langer Tisch für uns gedeckt, damit wir unter mediterranen Bedingungen verantwortungsvoll essen konnten. Da wir uns lange Zeit nicht gesehen oder miteinander gesprochen hatten, wurden bald die manchmal etwas übertriebenen und aufpolierte Geschichten erzählt. Kam das vielleicht weil die köstlich kühle alkoholischen Getränken etwas zu genussvoll waren? Eigentlich war das nicht wichtig, Hauptsache war das jeder Spaß hatte! Leute mit gleichen Interesse haben sich sehr oft so viel zu erzählen, dass es schwierig ist, in diesem Ruhestandsalter alles bei zu behalten! So wurde es ein später Abend mit immer noch über 25 Grad. Wie glücklich sind wir doch, den Abend in einer solchen Gesellschaft und unter solchen Wetterbedingungen verbringen zu dürfen. Am nächsten Morgen wurde schon recht früh ein fantastisches Frühstück serviert, und wir konnten um 9 Uhr aufbrechen. Die Route führt uns zum "Entenmuseum" in Andijk. Was für ein komisches Missverständnis sorgte, da mehrere Teilnehmer sich überlegten warum man 2 Stunden reserviert hatte um sich diesen fliegenden Tieren anzusehen! Aber es kam ganz anders. Der Besitzer Hr. E. Groen lud uns ein, sein Museum mit etwa 200 Citroen 2CV-Autos und verschiedenen anderen antiken Transportmitteln, insbesondere leichten Motorrädern und Mopeds, zu besuchen. Er selbst nennt es das schönste Museum der Niederlande, und in gewisser Weise hat er auch das Recht dazu. Es ist beeindruckend, was hier vorliegt. Gut und geräumig mit mehreren schönen "Settings". Ein High Light. Er selbst war wegen eine leichte Erkrankung nicht anwesend, aber er hatte seinen besten Mann geschickt, der auch für dieses Museum verantwortlich ist und es selbst gebaut hat. Fantastische Anekdoten wurden uns auf sehr angenehme Weise erzählt. Kurz gesagt, der zweistündige Besuch war eigentlich zu kurz, aber es warten noch etwa 200 km bis Zwolle auf uns. Und die Sonne stand unschlagbar am Himmel und machte ihre Arbeit. Seine Energie fiel fast "hemmunglos" auf uns herab, und das Quecksilber muss weit über 30 Grad im Schatten gelegen haben, da ist es in der prallen Sonne recht ungemütlich! Jedes handelsübliche Thermometer kann damit nicht umgehen und würde schmelzen! Und was passiert mit uns, Mensch und Maschine? Hier ist Kühlen Dringlichkeit Nummer eins. Nach



beesten! En daar dan nog ruim 2 uur voor reserveren! Kan dat niet anders. Ja het is heel anders. We waren namelijk uitgenodigd door de eigenaar Hr. E Groen om zijn museum met ca 200 2CV auto's en diverse andere antieke vervoermiddelen vooral lichte motoren en brommers te komen bezoeken. Zelf noemt hij het het leukste museum van Nederland, en daar heeft hij in zekere zin ook recht van spreken. Het is indrukwekkend wat hier allemaal staat. Goed en ruim opgezet met diverse fraaie "settings". Een absolute aanrader. Zelf was hij niet aanwezig ivm



lichte ziekte verschijnselen, maar hij had zijn beste man gestuurd, die ook verantwoordelijk is voor dit museum en het zelf helemaal heeft opgebouwd. Fantastische anekdotes werden ons verteld op een uiterst plezierige manier. Kortom eigenlijk was het 2 uur durend bezoek nog te kort, maar er wachten ons nog ca 200 km route naar Zwolle. En de zon stond onverbeterlijk aan de hemel zijn werk te doen. Zijn energie kwam bijna "ongeremd" op ons neer en het kwik moet wel ruim over de 30 graden in de schaduw zijn geweest, dus dan maar niet afvragen wat dat in de volle zon zal zijn! Iedere standaard thermometer kan dat niet aan en zou smelten....wat van ons genietend mens en machine dan? Koelen en koelen dat is urgentie nummer één. Na een korte file vanwege verbouwing afsluitdijk (interessant werk) konden we gelukkig de snelheid op 90 km/h houden gedurende een halfuurtje. Wat een verkoeling gaf dat. De lunch werd in Makkum op het centrale dorpsplein genuttigd en daarna over de diverse binnenwegen door Friesland op naar Zwolle. Een nieuw fenomeen is dat bij een geopende brug iedereen naar schaduw zocht. Soms was de paraplu dus functioneel een parasol geworden en gaf goede schaduw omstandigheden. Mijn bewondering gaat wel uit naar de auto's die allemaal braaf bleven werken en ook onder deze tropische omstandigheden goed bleven functioneren weliswaar met hogere radiator temperatuur en lage(ere) olie-druk. Met een zeer verfrissend "ontvangst" drankje werden we verwelkomd door het aller vriendelijkst personeel van Pillows Grand Boutique Hotel Ter Borch. Empatisch en met een goede timing, want na al dat water kon het



einem kurzen Stau wegen der Renovierungsarbeiten des Afsluitdijk (interessante Arbeit) konnten wir die Geschwindigkeit glücklicherweise eine halbe Stunde lang bei 90 km/h halten. Das hat ein bisschen Abkühlung gebracht. Das Mittagessen wurde in Makkum auf dem zentralen Dorfplatz genossen und dann ging es über Landstraßen weiter durch Friesland nach Zwolle. An geöffneten Brücken suchte jeder verzweifelt nach Schatten und wo es kein schatten gab wurde der Regenschirm benutzt als Sonnenschirm. Meine Bewunderung gilt den Autos, die alle weiterhin gut funktionierten und auch unter diesen tropischen Bedingungen mit höherer Kühler-temperatur und niedrigem Öldruck weiterhin ihre Arbeit mach-



lichaam wel wat anders gebruiken. Ook hier werd na de verfrissende douche het diner buiten genuttigd. Mediterraane stemming en omstandigheden! Daar horen mooie rosé en witte wijnen bij. Niemand die daar bezwaar tegenmaakten. Het diner was er op aangepast. Licht verteerbaar en zeer smakelijk. Zo kon een buitengewoon mooie dag worden afgesloten en moesten we proberen te gaan slapen in een gelukkig airco gekoelde kamer. Wat een luxe. Na het ontbijt werd er gezamenlijk in Epe bij de echoput koffie gedronken en hebben enkele deelnemers nog gezamenlijk geluncht in Eemnes, waarna deze tocht in de heetste week van Nederland goed werd afgesloten. Auto's uitgelaten en het sociale contact opgefrist. Top.



ten. Mit einem sehr erfrischenden "Begrüzunggetränk" wurden wir von den sehr freundlichen Mitarbeitern des Pillows Grand Boutique Hotel Ter Borch begrüßt. Einfühlsam und mit gutem Timing, denn nach all dem Wasser könnte der Körper etwas anderes gebrauchen. Nach der erfrischenden Dusche aßen wir auch draußen zu Abend. Mediterrane Stimmung und Umstände! Dazu gehören schöne Rosé- und Weißweine. Niemand hat dem widersprochen. Das Abendessen war darauf abgestimmt. Leicht verdaulich und sehr schmackhaft. So konnte ein außergewöhnlich schöner Tag beendet werden, und wir konnten uns in einem klimatisierten Raum zu ruhe legen. Was für ein Luxus. Nach dem Frühstück tranken wir gemeinsam in Epe beim Echoput unser Kaffee und später aßen gemeinsam zu Mittag in Eemnes. Diese Reise, während der heißesten Woche der Niederlande, endete ohne Problemen. Teilnehmer hatten ihren Spaß und die Autos konnten mal wieder bewegt werden. Am wichtigsten war aber das Kontakten wieder aufgefrischt wurden. Es war Spitze.

Tom Gatsonides



Charles Follett, de geschiedenis van een Alvis dealer in London.



Charles Follett, die Geschichte eines Alvis-Händlers in London.

Wanneer je bij Red Triangel het Car Record van je Alvis opvraagt dan zie je bij "Despatched To" vaak de naam van een Alvis dealer staan.

Wenn Sie den „Car Record“ Ihres Alvis bei Red Triangel anfordern, werden Sie oft den Namen eines Alvis-Händlers unter "despatched to" sehen.

ALVIS Form 271. ALVIS CAR & ENGINEERING CO. LTD. **CAR RECORD.**

MODEL *SA 1 1/2* CHASSIS No. *10777* CAR No. *15841*
 WHEELBASE *9'-10 1/2"* FRAME, PART No. N *11552* LIST No. *522* SPRINGS, LIST No. *524*
 FRONT SPRINGS, O.S. PART No. N *9613* CURVE LETTER *A* MAKER *YONEO*
 FRONT SPRINGS, N.S. PART No. N _____ CURVE LETTER _____ MAKER _____
 REAR SPRINGS, O.S. PART No. N *9349* CURVE LETTER _____ MAKER _____
 REAR SPRINGS, N.S. PART No. N _____ CURVE LETTER _____ MAKER _____
 SHOCK ABSORBERS, TYPE *Hertford* STEERING, MAKE *M. Weller* MAKER'S No. *95485*
 RADIATOR, PART No. N *11613* MAKER'S No. *2984* PETROL TANK, PART No. N *11362*
 LUBRICATING SYSTEM, TYPE *TRAMENIT* SILENCER, MAKE *BURGESS* LIST No. *535*
Wiper Lucas SW2

ENGINE No. *11220* LIST No. *539* CARBURETTERS, MAKE *SU* TYPE *HVS* No. *1*
 DYNAMO, MAKE *LUCAS* TYPE *CSA1* STARTER MOTOR, MAKE *ROTAX* TYPE *R10*
 MAGNETO, MAKE _____ TYPE _____ NO. _____ COIL, MAKE *ROTAX* TYPE *P13*
 DISTRIBUTOR, MAKE *ROTAX* TYPE *PSHA* CLUTCH, LIST No. *546*

GEAR BOX, No. *762* LIST No. *547*
 SPEEDO GEARS, DRIVER N *9760* TEETH *18* DRIVEN N *11719* TEETH *29*
 FRONT AXLE, LIST No. *520* TRACK *4'-8"* REAR AXLE, LIST No. *521* TRACK *4'-8"*
 PINION & DIFF. UNIT, RATIO *5.2* LIST No. *555* PROPELLOR SHAFT, MAKE *Sp. CAR* LENGTH *55.6*
 WHEELS, MAKE *DUNLOP* SIZE *20 x 3* TYPE OF FIXING *Central Nut*
 TYRES, MAKE *DUNLOP* SIZE *50 x 5* INSTRUMENT PANEL, TYPE *777/5*
 BATTERY, MAKE *LUCAS* TYPE *STR 1160* PETROL PUMP, MAKE *A.C.* TYPE _____

BODY PARTICULARS.

TYPE OF BODY *Sp. Saloon* COLOURS *Black*
 MAKER *Chas. Ell.* MAKER'S No. *135* SAFETY GLASS MAKER _____
 PATTERN Nos. SCREEN _____ DRIVING WINDOW _____ REAR DOOR _____
 OTHER BODY PARTICULARS *Red Brown leather*
Black wheels

REMARKS

Des. 26.11.36 To Messrs. Bangers of Leeds.

ALVIS Form 271. ALVIS CAR & ENGINEERING CO. LTD. **CAR RECORD.**

MODEL *SD 19/82* CHASSIS No. *13066* CAR No. *18091*
 WHEELBASE *10'-4"* FRAME, PART No. N *14087* LIST No. *748* SPRINGS, LIST No. *668*
 FRONT SPRINGS, O.S. PART No. N *13389* CURVE LETTER *A* MAKER *Woodhead*
 FRONT SPRINGS, N.S. PART No. N _____ CURVE LETTER _____ MAKER _____
 REAR SPRINGS, O.S. PART No. N *9349* CURVE LETTER *D* MAKER *"*
 REAR SPRINGS, N.S. PART No. N _____ CURVE LETTER _____ MAKER *"*
 SHOCK ABSORBERS, TYPE *Telecontrol* STEERING, MAKE *Marles* MAKER'S No. *L7/198092*
 RADIATOR, PART No. N *13661* MAKER'S No. *0/49097* PETROL TANK, PART No. N *14195*
 LUBRICATING SYSTEM, TYPE *Luvax Bijur* SILENCER, MAKE *BURGESS* LIST No. *736*
Wiper Lucas SW2

ENGINE No. *13516* LIST No. *654* CARBURETTERS, MAKE *SU* TYPE *AS4*
 DYNAMO, MAKE *LUCAS* TYPE *C5HV* STARTER MOTOR, MAKE *Lucas* TYPE *R10*
 MAGNETO, MAKE *BTH* TYPE *JD6* COIL, MAKE *EX 464272* TYPE _____
 DISTRIBUTOR, MAKE _____ TYPE _____ CLUTCH, LIST No. *658*

GEAR BOX, No. *1231* LIST No. *647*
 SPEEDO GEARS, DRIVER N *12845* TEETH *14* DRIVEN N *12846* TEETH *27*
 FRONT AXLE, LIST No. *675* TRACK *4'-8"* REAR AXLE, LIST No. *703* TRACK *4'-8"*
 PINION & DIFF. UNIT, RATIO *4.5* LIST No. *732* PROPELLOR SHAFT, MAKE *Harley Spigot* LENGTH *34.2"*
 WHEELS, MAKE *Dunlop* SIZE *28 x 3.25* TYPE OF FIXING *Central Nut*
 TYRES, MAKE *Dunlop* SIZE *10 x 5.5* INSTRUMENT PANEL, TYPE *FT 62/4*
 BATTERY, MAKE *LUCAS* TYPE *STR 1160* PETROL PUMP, MAKE *SU* TYPE *L*

*Appling 73.57 11/1964. Viller/WR 802/11
 Banger/14 original - 020. 10/3/47.*

BODY PARTICULARS

TYPE OF BODY *Speed Saloon* COLOURS *Jewelestone Grey*
 MAKER *Charlesworth* MAKER'S No. *13884* SAFETY GLASS MAKER _____
 PATTERN Nos. SCREEN _____ DRIVING WINDOW _____ REAR DOOR _____
 OTHER BODY PARTICULARS *Grey leather 13/35*
Light blue wheels & waistline
rear quarter bumpers fitted at rear.

REMARKS

Despatched 26.5.36 To Messrs. Bangers of Leeds.

In het verenigd koninkrijk waren een aantal bekende en minder bekende Alvis agenten en dealers actief, bij mijn Firefly staat vermeld Messrs. Follett of London Ltd., en bij mijn Speed 20 staat vermeld Messrs. Bangers of Leeds, beiden zeer bekende Alvis dealers. Verder waren London's Brooklands of Bondstreet, Henlys Sole Alvis Distributors for London & Manchester en Anderson Ltd. actief op de advertentiemarkt, maar je zag ook advertenties van James H. Galt's in Glasgow, Frank Hallam in Birmingham, W.E. Challice, in Bridgwater, George Sherwen, in Bradford, B. Waterhouse & Sons in Bradford, Bath Engineering Co. in Bath, Cresta Motor Company Ltd. in Worthing, Rowland Smith Ltd. Hampstad High Street N.W.3, en Oxborrow & Fuller Ltd. Curson Street Mayfair W1.

Im Vereinigten Königreich waren eine Reihe bekannter und weniger bekannter Alvis-Vertreter und -Händler tätig. Bei meinem Firefly heißt es, Messr Follett of London LTD, und bei meinem Speed 20 heißt es, Messr Herr Follett Bangers of Leeds, beides sehr bekannte Alvis-Händler. Die Londoner Brooklands of Bondstreet, Henlys Sole Alvis Distributors für London & Manchester und Anderson LTD waren ebenfalls auf dem Werbemarkt aktiv. Aber es gab auch Anzeigen von James H. Galt's in Glasgow,

THE AUTOCAR. ADVERTISEMENTS.—SUPPLEMENT. MAY 3RD, 1935. Vol.

Consult this **DIRECTORY OF DEALERS** for your new Car!

BIRMINGHAM FRANK HALLAM 18/20, Bristol Street Telephone: Midland 3456/7	BRIDGWATER W. E. CHALLICE, M.L.M.T. Cannington	LONDON, W.1 CHARLES FOLLETT, Ltd. 18, Berkeley Street Telephone: Mayfair 6266
---	---	---

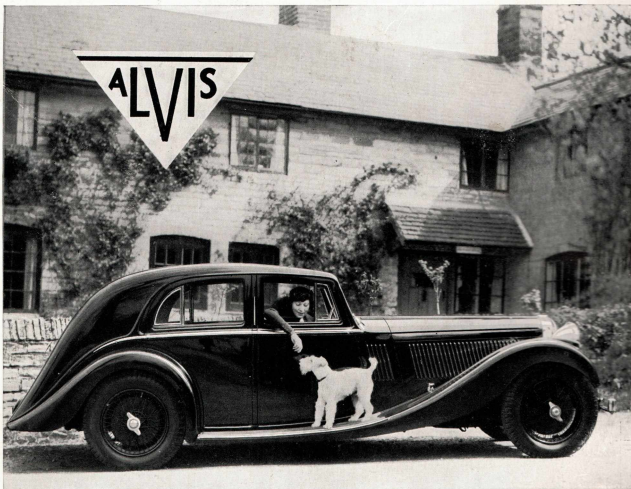



THE ANDERSON SPORTS TOURER ON THE NEW ALVIS 12/70 CHASSIS

In conjunction with Messrs. Alvis, Ltd., we are producing this very attractive Four-Seater Tourer, which is being hand built to our design by a well-known London Coachbuilder. The great saving in weight effected with our body allows a 5 higher axle ratio, and this factor combined with special tuning results in a high standard of performance. Full range of colour and upholstery finishes.

£439

45, STRATTON STREET, PICCADILLY. Mayfair 5805



The New ALVIS 3½-LITRE saloon shown is the FRANK HALLAM designed Mayfair body with sun roof and telescopic luggage compartment. Price complete is Eleven Seventy-five Pounds.

CHASSIS CONSTRUCTION — COACHBUILDERS' CRAFT

Combining all that is finest in automobile engineering, Alvis cars call forth the highest praise from their owners—"The Alvis was running better and better as the mileage crept up"—"The car I had been aiming at all my life"—"... remarkable road adhesion, particularly at speed on open fast bends."

ALVIS — THE INCOMPARABLE.

MIDLANDS DISTRIBUTOR

TELEPHONE: MIDLAND 2456-7

FRANK HALLAM

18-20 Bristol Street
BIRMINGHAM

Deze laatste dealer leverde een standaard carrosserie welke naar keuze van de klant op het chassis van een 3,5 liter Bentley, een 4,5 liter Lagonda of een Alvis Speed 20 geplaatst werd. Maar ook de Alvis fabriek had een showroom in London, gevestigd in Byron House St. James's Street, geopend in 1936. De Alvis dealers handelden in nieuwe en gebruikte Alvissen. In het bestand van het Alvis Archive kan je een lijst met honderden dealers vinden. Hierna volgt het verhaal over de leverancier van mijn Alvis Firefly, de Alvis dealer Charles Follett, dit is gebaseerd op een interview van de redacteur Bill Boddy, die dit in het blad MotorSport in oktober 1972 heeft gepubliceerd.

Charles Follett was zowel voor als na de oorlog een van de grote figuren in de Britse autowereld. Hij was niet alleen een bekende naam in handelskringen, maar ook in de racerij, waar hij deelnam als rijder en als official. Hij leefde van 1899 tot juni 1982.

<p>ALVIS</p>  <p>1931 ALVIS Silver Eagle, 16 h.p. drop-head Coupe finished in two-tone grey. Small mileage. £395 superb condition. Special bargain price. £395. All modern motor parts away in stock. Private Finance Terms. Demonstrations available without obligation.</p> <p>FRANK HALLAM 18-20, BRISTOL STREET, BIRMINGHAM 1</p>	<p>ALVIS</p>  <p>1931 ALVIS Speed 20, Vanden Plas Coachbuilt Sports Sedan. Colour black with large leather upholstery. In really outstanding condition in every respect. Demonstrations run willingly given in every district. Part Exchange.</p> <p>CRESTA MOTOR COMPANY LIMITED BROADWATER ROAD, WORTHING</p>	<p>ALVIS</p>  <p>ALVIS, June, 1933, Speed 20 Vanden Plas Sports 2-seater, black, two new Dunlop 90's. Excellent condition. £185 G.N.</p> <p>REFURBISHED TRUCKS. "PAT" CRAWLERS. OVER 100 CARS IN STOCK.—SEND FOR LIST.</p> <p>ROWLAND SMITH (MOTORS) LTD. 79-81, HAMPSTEAD HIGH STREET, W.1.</p>
--	---	--



Fine Weather—Bad Weather Luggage Accommodation

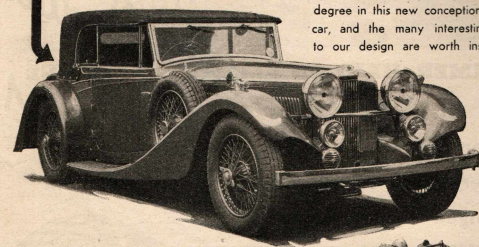
Three difficult factors to cover but admirably dealt with by this special "O.F."

Convertible Continental Tourer

(Road design patents pending.)

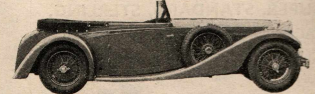
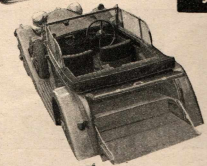
Line and utility are combined to a remarkable degree in this new conception of the dual purpose car, and the many interesting features exclusive to our design are worth inspection.

Really Closed



Really Open

Real Luggage



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

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

(see illustrations.)


Illustrated catalogue with full particulars gladly sent on application.

OXBORROW & FULLER LTD
11, CURZON STREET MAYFAIR W.1.

Telephone - Grosvenor 2238

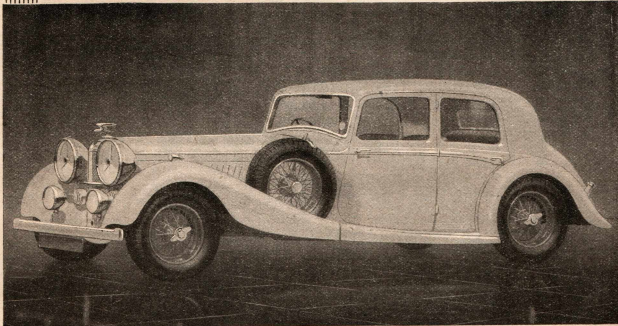
The Advertisement Index is on the page facing inside back cover.

Frank Hallam in Birmingham, **W.E. Chalice** in Bridgwater, **George Sherwen** in Bradford, **B. Waterhouse & Sons** in Bradford, **Bath Engineering Co.** in Bath, **Cresta Motor Company LTD** in Worthing, **Rowland Smith LTD** Hampstead High Street N.W.3 and **Oxborrow & Fuller LTD**. Curson Street Mayfair W1, Der letztgenannte Händler lieferte eine Standardkarrosserie, die auf das Fahrgestell eines 3,5-Liter-Bentley, eines 4,5-Liter-Lagonda oder eines Alvis Speed 20 montiert werden konnte. Die Alvis-Fabrik hatte auch einen Ausstellungsraum in London, der sich in dem 1936 eröffneten Byron House in St. James's Street befand. Die Alvis-Händler handelten mit neuen und gebrauchten Alvis. In der Datei des Alvis-Archivs finden Sie eine Liste mit Hunderten von Händlern. Hier folgt die Geschichte über den Lieferanten meines Alvis Firefly, den Alvis-Händler **Charles Follett**, sie basiert auf einem Interview mit dem Herausgeber **Bill Boddy**, der dies im Oktober 1972 in der Zeitschrift **MotorSport** veröffentlichte. Vor und nach dem Krieg war **Charles Follett** eine der großen Persönlichkeiten in der Welt des Automobils, sowohl in Handelskreisen als auch im Rennsport, wo er als Funktionär und Teilnehmer tätig war. Er lebte von 1899 bis 1982. Die Anfangszeit.


 New
ALVIS
SHOWROOMS
opened in
ST. JAMES'S STREET
LONDON

Here under perfect conditions and in ideal surroundings you may inspect every new ALVIS Model and receive the most courteous attention and fullest information from our technical staff.

1936 Models are priced from £490. Illustrated Catalogue from
ALVIS CAR & ENGINEERING CO., LTD., COVENTRY
 London Showrooms: Byron House, 7, 8 & 9, St. James's Street, S.W.1
 London Service Station: Great West Road, Brentford.




119 MENTION OF "THE AUTOCAR" WHEN WRITING TO ADVERTISERS WILL ENSURE PROMPT ATTENTION. H.P.

De beginperiode.

In het begin van de jaren twintig had Charles Follett een lucratieve onderneming opgebouwd in de betere gebruikte auto's, die hij in het hele land aankocht. Ook leverde hij aan diverse dealers in de wijk Great Portland Street in Londen. Hij ontwikkelde deze activiteit tot een ware kunst. Zijn auto's werden door bedrijven gekocht tegen een vooraf afgesproken prijs zonder verdere voorwaarden. Ze wisten dat



Anyone with an eye for beauty can see at a glance that the Alvis Limousine is an exceptionally handsome car. But to appreciate its smooth, silent speed, perfect springing and really luxurious comfort, you must, of course, test it on the road. May we, therefore suggest that when you visit the Alvis Stand at Olympia—Number 102—you leave your card, arranging for this superb motor car to be brought to your own door for a trial run, or else make a similar appointment by letter? Naturally, this will put you under no obligation to buy.

ALVIS LTD.,  COVENTRY AND BYRON HOUSE, ST. JAMES'S STREET, LONDON, S.W.1.
 THE ALVIS LIMOUSINE FROM £875; SIX LIGHT SALOON FROM £775

KINDLY MENTION "THE MOTOR" WHEN CORRESPONDING WITH ADVERTISERS. p21

In den frühen zwanziger Jahren hatte Charles Follett ein lukratives Geschäft mit gehobenen Gebrauchtwagen aufgebaut. Er suchte diese im ganzen Land und verkaufte sie an verschiedene Händler im Bereich der Londoner Great Portland Street. Er entwickelte dies zu einem Geschäftsmodell, in der seine Autos von einer Firma zu einem vereinbarten Preis und ohne Bedingungen gekauft wurden. Man wusste, dass Follett gute Autos lieferte, die man mit einem Gewinn an zufriedene Kunden weiterverkaufen konnte. Gegen Ende der so genannten Vintagejahre riefen ihn diese Gebrauchtwagenhändler, mit denen Charles Follett auf dieser Basis Geschäfte machte, an und baten ihn, mit ihnen zu frühstücken. Er ging hin, und erfuhr, dass sie einen Ausstellungsraum in der Berkeley Street gekauft hatten, von dem aus die Lancia-Konzession betrieben wurde, und dass sie wollten, dass er dessen Führung übernehme. Ursprünglich war Follett nicht interessiert, weil er gerne unterwegs war auf die Suche nach geeigneten Autos, die er verkaufen konnte. Er wollte nicht an einen festen Arbeitsplatz in London gebunden sein. Er wusste jedoch, dass diese Gebrauchtwagenhändler niemals in der Lage sein würden, eine neue Autofirma alleine zu führen, und am nächsten Tag erklärte er sich bereit, für sie zu arbeiten, jedoch zu seinen Bedingungen. **Der Start ist in der Berkeley Street 18 in London, W1.**

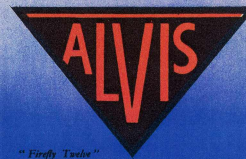
Follett fand, dass der damalige Lancia Lambda "hässlich



Follett hen goede auto's zou leveren die ze met een mooie winst konden doorverkopen aan tevreden klanten. Tegen het einde van wat we nu de vintage jaren noemen, werd Charles Follett door een aantal van zijn handelspartners uitgenodigd voor ontbijt. Daar kreeg hij te horen dat zij een showroom hadden gekocht in Berkeley Street. Vanuit die locatie opereerde een partnerschap met de concessie voor Lancia. Men legde het verzoek bij hem neer om deze showroom voor hen te gaan runnen. Aanvankelijk had Follett weinig interesse, omdat hij graag ver reisde op zoek naar geschikte auto's en hij wilde niet gebonden zijn aan werken in Londen. Hij wist echter dat deze dealers van tweedehands auto's nooit in hun eentje een nieuw autobedrijf zouden kunnen runnen. De volgende dag stemde hij toch in om voor hen te gaan werken, maar wel alleen op zijn voorwaarden.

De start op 18 Berkeley Street London, W1.

Follett vond dat de toenmalige Lancia Lambda er "hels" uitzag. Aangezien hij ze zou gaan verkopen, besloot hij dat hij er maar beter iets aan kon doen. Daarom ging hij naar Albany Carriage Co. en haalde Mr. Button over om voor hem Weymann carrosserieën met een verbeterd uiterlijk te maken. Met onder andere meer afgeronde lijnen dan de Lambda drophead carrosserie ooit had gehad en een gerestyled dashboard begon het geavanceerde Italiaanse product meer in de smaak te vallen bij de Britten. Helaas zat Lancia destijds nog met een grote voorraad auto's uit de 6 Serie die ze niet konden verkopen. Men was daarom terughoudend om



Supreme from Every Point of View

By their triumphant achievements on the racing tracks of the world, by their masterly design and beautiful construction, Alvis cars have attained for Britain and themselves a truly enviable renown. Let Henlys submit an Alvis for your inspection and test, without the slightest obligation.

HENLYS LTD., DISTRIBUTORS FOR ALVIS CARS,
1, 3 & 5, PETER STREET, MANCHESTER,
Devonshire House, Piccadilly, London, W.1.

SEE THEM AT HENLYS

Manufacturers: Alvis Car & Engineering Co., Ltd., Coventry.

"Fifthy Tenth"
from 1900.
"Crested Eagle"
16 h.p. or 20 h.p.
from 1920.
"Spindoo"
from 1935.

June 4, 1939.

Motor 41

THE SILVER EAGLE IS A WINNER

WE have been selling ALVIS cars for many years. Consistently we have sold them in increasing numbers to an ever widening circle of enthusiasts. For once a man has tasted of ALVIS ownership he comes back for more—as different is it from any other kind of motoring in the world.

Never in our long experience of ALVIS popularity have we known anything to equal the success of the new "Silver Eagle." Old Alvis enthusiasts call in to try it—and at once buy it—and come back to sing its praises.

If you, perchance, are a stranger to the ALVIS, for like the best of everything in this world, its popularity is confined to comparatively a discerning few, come and try the "Silver Eagle" and thus gain an entirely new conception of six cylinder motoring at its best.



HENLYS' ALVIS RALLY.

Have you received your tickets and entry forms for this year's Rally at Brooklands on June 15th?

HENLYS

Sole Alvis Distributors for London & Manchester
Headquarters: Henly House, 385/7, Euston Rd., N.W.1
Opposite Gt. Portland Street Station. Phone: Museum 7734/9

DEVONSHIRE HOUSE,
PICCADILLY, W.1.
Phone: Grosvenor 2271

91, 155/7, Gt. PORTLAND
STREET, W.1

London Service Station,
Hayley Crescent, N.W.1.
Phone: Hampstead 5177

1, 3 & 5, PETER STREET
MANCHESTER.
Phone: Central 1780

And at Bristol—THE CATER MOTOR COMPANY

KINDLY MENTION "THE MOTOR" WHEN CORRESPONDING WITH ADVERTISERS.

B37

aussah", und er beschloss, dass er, da er sie verkaufen wollte, besser etwas dagegen unternehmen müsse. Deshalb ging er zur Albany Carriage Co. und überredete Herrn Button, ihm Weymann-Karosserien mit einem verbesserten Aussehen anzufertigen. Dies mit mehr abgerundeten Linien, als das abnehmbare Lambda Top je hatte, und einem neu gestalteten Armaturenbrett. Nun begann das fortschrittliche italienische Produkt mehr dem britischen Geschmack zu entsprechen. Leider war Lancia zu dieser Zeit überfüllt mit Autos der sechsten Serie, die sie nicht verkaufen konnten, und deshalb zögerten sie, Follett mit dem Chassis der siebten Serie zu beliefern, dem einzigen Lambda, auf den eine spezielle Karosserie montiert werden konnte. Dies war eine Sackgasse, und während er über diese Probleme nachdachte, besuchte Follett die zu dieser Zeit stattfindende Olympia-Show, wo die Händler ihre vielen Freunde trafen. Dort erfuhr er, dass sich Alvis Ltd. in finanziellen Schwierigkeiten befand und dass ihr Vertriebspartner, Henlys Ltd., nicht bereit war, ihre Ausstellungskosten zu bezahlen, so dass SMM&T (die Society of Motor Manufacturers and Traders Ltd.) die zugeteilte Standfläche zurückziehen konnte. Follett ließ sich überreden, T.G. John zu treffen und mit ihm über die Alvis-Fahrzeuge zu dis-

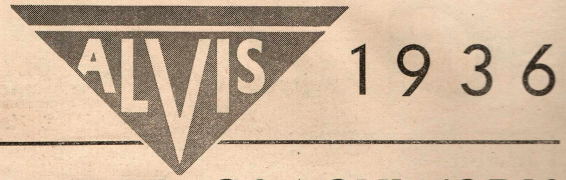


Follett het chassis van de 7 Serie te leveren. Dat was de enige Lambda waarop de speciaal ontwikkelde carrosserie kon worden gemonteerd. Follett, naarstig op zoek naar manieren om deze impasse te doorbreken, bezocht de Olympia Show die op dat moment plaatsvond. De show was de plaats waar dealers hun vele vrienden ontmoeten. Hij kreeg daar te horen dat Alvis Ltd. in financiële moeilijkheden verkeerde en dat hun distributeur, Henlys Ltd., niet bereid was om de show onkosten te betalen, zodat SMM&T (the Society of Motor Manufacturers and Traders Ltd.) de toegekende standruimte kon intrekken. Follett werd overgehaald om T.G. John te ontmoeten en de Alvis-auto's met hem te bespreken. In de periode nadat Charles Follett zijn verbintenis met de showroom in Berkeley Street en Lancia had verbroken, liet hij een speciale coupé-carrosserie op een Speed ?? Six Bentley-chassis plaatsen voor kapitein Eric Smith, toen in dienst van Thom. Cooks en voorbestemd om in het bestuur plaats te nemen van Rolls Royce Ltd. en belangrijke bankconcerns. Naar Charles Follett's mening wist toen niemand hoe zij een fatsoenlijke carrosserie moesten bouwen. De carrosseriebouwers voerden bijvoorbeeld als excuus aan dat het vastliggende lage steunpunt van de kapbeugels de oorzaak was van een slordige kap. Hij ging met dit probleem naar Maythorn en deelde mee dat ze een Carrosserie moesten bouwen zonder kap. Nadat hij de carrosserielijnen had goedgekeurd zou het hun probleem zijn om de kap er netjes op te zetten. Deze strategie werkte en Capt. Smith was erg tevreden over deze auto. Enige tijd daarna vroeg Follett's bankdirecteur hem te contacteren. Hij was eigenlijk niet geïnteresseerd, maar als persoonlijke gunst stemde hij uiteindelijk in met een vergadering. Tijdens die vergadering werd hem verteld dat er een zeer aanzienlijke som geld anoniem ter beschikking zou worden gesteld om een autobedrijf te runnen. Hij had eigenlijk een hekel een dergelijke benadering, maar stemde toch in, aangezien de Bank er achter stond.

De connectie van Charles Follett met Alvis.

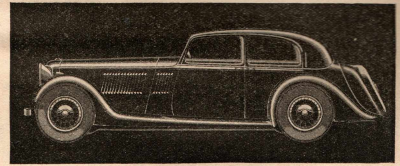
Toen het Alvis probleem aan hem werd voorgelegd, herinnerde hij zich dit financiële aanbod en belde zijn accountant om 2 uur 's nachts. Hij zei tegen de onfortuinlijke man dat hij zich moest aankleden, omdat hij met hem op het punt

THE AUTOCAR. ADVERTISEMENTS. OCTOBER 18TH, 1935. 113



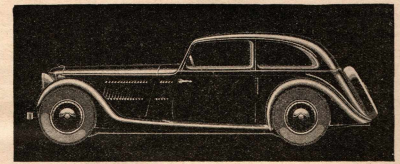
INSPIRED COACHWORK

**3½ Litre
Pillarless
Saloon £1,225**



Skilful designers have merged the graceful sporting lines of this Sunshine Saloon with the dignity of a town carriage. But the most remarkable feature is its roominess, even for an outside driver or passengers—a feature much appreciated on lengthy journeys. Enough luggage for a really long tour can be hidden away in the tail.

**Speed 20
Sunshine
Saloon £895**



The latest Speed Twenty Saloon specially designed for Charles Follett by Vanden Plas boasts a sunshine roof even greater roominess and comfort more headroom and legroom, thanks to its higher lines. A large trunk concealed in the tail carries enough luggage for an extended tour. Externally this renowned coachwork is even more graceful, with clean unbroken lines, as befits a thoroughbred sports car.


SOLE DISTRIBUTORS FOR ALVIS IN LONDON & HOME COUNTIES

Charles Follett, Ltd.
18, BERKELEY STREET, W.1.
MAYFAIR 6266. LONDON SERVICE STATION: 67, WEST ROAD, BRENTFORD, MIDDLESEX.

447 MENTION OF "THE AUTOCAR" WHEN WRITING TO ADVERTISERS, WILL ENSURE PROMPT ATTENTION.

kutieren. In der Zeit, nachdem Charles Follett sein Engagement im Ausstellungsraum in der Berkeley Street und bei Lancia abgebrochen hatte, ließ er für Captain Eric Smith, damals bei Thom. Cooks angestellt, eine spezielle Coupé-Karosserie auf einem Fahrgestell des Speed Six Bentley montieren. Smith war dazu bestimmt, in den Vorstand von Rolls Royce Ltd. und großer Bankengruppen zu wechseln. Zu dieser Zeit wusste laut Charles Follett niemand, wie man eine anständige Karosserie baut; die Karosseriebauer benutzten z.B. als Ausrede, dass die feste niedrige Basis der Verdeckhalterungen die Ursache für eine schlampige Verdeck sei. Er ging mit diesem Problem zu Maythorn und sagte ihnen, dass sie eine Karosserie ohne Verdeck bauen müssten. Nachdem er die Karosserielinien genehmigt hatte, wäre es ihr Problem, die Haube ordentlich aufzusetzen. Diese Strategie funktionierte, und Kapitän Smith war mit diesem Auto sehr zufrieden. Einige Zeit später bat Follett's Bankdirektor ihn um eine Unterhaltung. Er war nicht interessiert, aber als persönlichen Gefallen stimmte er schließlich einem Treffen zu, bei dem ihm mitgeteilt wurde, dass ihm anonym eine sehr beträchtliche Summe Geld zur Verfügung gestellt würde, um ein Autounternehmen zu leiten. Er hasste diese Art der Vorgehensweise, einigte sich aber mit dem Manager, da die Bank hinter der Initiative stand.

THE AUTOCAR. APRIL 27TH, 1932.



Singlemindedness

Everyone realizes that to "make part" involves setting course and holding to it. Years ago it was obvious to Charles Follett that ALVIS was above all other makes, the one with which he wished to be identified, with the result that to think of Alvis is to think of Follett and vice versa. On the track, in trials, touring at about town, his production has been amply justified, and you will do well to approach him on the subject of your new car, for his enthusiasm, so well founded, is infectious. On questions of bodywork you will find his advice well worth having, and only one with experience such as his can adequately go into the many perils of Alvis' assistance.

Charles FOLLETT LTD
DISTRIBUTORS FOR ALVIS
18 BERKELEY STREET W1 - MAYFAIR 6266

stond te vertrekken in Follett's 36/220 Mercedes-Benz naar Coventry. Zijn plan was om daar om 8 uur 's ochtends aan te komen. Het resultaat van deze actie was dat Follett de showrooms op Berkeley Street 18 kocht en het Londense distributieschap voor Alvis op zich nam. Hij herinnerde zich nog de eerste 14/75 met blauwe carrosserie en gele wielen die hij afnam. Toen hij het bedrijf Charles Follett Ltd. oprichtte, vond hij de auto's van Alvis redelijk gemakkelijk te verkopen, maar hij vond hun carrosserielijnen verschrikkelijk lelijk. Hij had stormachtige ontmoetingen met een zeer koppige T. G. John en een moeilijke Smith-Clark, tegen wie hij moest vechten om de carrosserielijnen te verbeteren en een grotere motor in de Alvis te plaatsen. Maar hij kocht toen ze klaar waren de auto's met 100 stuks in één keer. Binnen een paar maanden was er een nieuwe Speed-20 voor hem om uit te proberen. T.G. John genoot echter niet van al deze drukte! Het was een periode waarin de gespecialiseerde carrosseriebouw in een slechte toestand verkeerde en carrosseriebouwer Vanden Plas wanhopig op zoek was naar opdrachten. Follett ging naar hun manager Mr. Fox en zei dat hij zich moest voorbereiden om weer geld te gaan verdienen. Hij vertelde hem dat hij de mooiste drophead coupé en open tourer- carrosserieën tot nu toe zou maken, en dat voor £ 195 per stuk in plaats van de gebruikelijke £ 600 tot £ 800. Als ze daarmee instemden, legde Follett uit dat hij er meteen 100 van zou bestellen. Mr. Young Fish van Vanden Plas ging

Charles Follett's Verbindung zu Alvis.

Als ihm das Alvis-Problem vorgestellt wurde, erinnerte er sich an dieses finanzielle Angebot und rief seinen Buchhalter um 2 Uhr morgens an und sagte dem unglücklichen Mann, dass er sich anziehen müsse, weil er mit ihm in Follett's 36/220 Mercedes-Benz nach Coventry abreisen, und um 8 Uhr morgens dort ankommen wolle. Das Ergebnis dieser Aktion war, dass Follett die Ausstellungsräume in der Berkeley Street 18 kaufte und die Londoner Vertriebsgesellschaft für Alvis übernahm. Er erinnert sich an den ersten 14/75 mit blauer Karosserie und gelben Rädern, den er kaufte. Als er die Firma Charles Follett Ltd. gründete, fand er die Autos von Alvis ziemlich leicht zu verkaufen, aber er fand die Karosserielinien schrecklich hässlich. Er hatte heftige Auseinandersetzungen mit einem sehr hartnäckigen T. G. John und einem schwierigen Smith-Clark, gegen die er kämpfen musste, um die Karosserielinien zu verbessern und einen größeren Motor in den Alvis einzubauen. Als die Autos fertig waren, kaufte gleich 100 Stück. Innerhalb weniger Monate gab es für ihn einen den neuen Speed 20, den er ausprobieren konnte. T.G. John ärgerte sich jedoch über all diese Hektik. Dies war eine Zeit, in der es den spezialisierten Karosseriebauern wirtschaftlich sehr schlecht ging. Der Karosseriebauer Vanden Plas war verzweifelt auf der Suche nach Aufträgen. Follett ging zu ihrem Manager Herrn Fox und sagte ihm dass er etwas tun musste, um das

18 THE AUTOCAR. ADVERTISEMENTS. JANUARY 15TH, 1932.



CHARLES FOLLETT Ltd

Designed exclusively for the new 100 M.P.H
SPEED TWENTY
ALVIS
by
VANDEN PLAS (England) 1923 LTD
KINGSBURY WORKS
HENDON, LONDON N.W.9



Sole distributors for ALVIS - London & District
CHARLES FOLLETT Ltd
18, BERKELEY STREET LONDON W.1. Telephone MAYFAIR 6266

The Advertisement Index is on the page facing inside back cover.

THE AUTOCAR. ADVERTISEMENTS. JUNE 1ST, 1934. '39



Coachwork of outstanding Beauty

You must see and try this car to appreciate its beauty and capabilities. Specially designed for Charles Follett, this 4 seated coupe has the roominess of a saloon, a head that folds down really flat and ample luggage accommodation. Mounted on the wonderful Alvis Speed Twenty 100 m.p.h. chassis—a car you will be proud to own.

4 Speed Synchro-Mesh Gear Box, Independent Front Springing. £885
Finished any colour to choice.



Sole Distributors for Alvis in London and Home Counties

Charles Follett, Ltd.

aan de slag met karton en zwarte verf en ontwierp carrosserieën op het grote chassis van Follett en al snel waren er prachtige spuitpistooltekeningen gemaakt van lichte carrosserieën met dunne stijlen en Folletts favoriete voor spatborden uit één stuk. Hij vond dat de samengestelde spatborden zo duur waren dat ze een auto konden maken of breken. Al snel werden zijn speciale Alvis- carrosserieën op grote schaal gekopieerd.

De omgang van Charles Follett met de Alvis directie.

Charles Follett heeft op een gegeven moment £ 895 van zijn bank opgehaald in mooie schone nieuwe £ 1 en 10 Shilling bankbiljetten, ging hiermee naar Coventry en vertelde T.G. John dat hij zijn bestuurskamer wilde gebruiken en daarin alleen gelaten moest worden tot hij belde. Dit viel niet helemaal in goede aarde, maar Charles had een grote overredingskracht en zijn verzoek werd ingewilligd. Hij rangschikte de bankbiljetten rondom op de tafel en riep toen de Alvis-top naar binnen. "Dit", zei hij tegen hen, "is wat een klant voor één van uw auto's moet neerleggen. Vinden jullie het dan niet belangrijk om ze alles te bieden wat ze willen, en van goede kwaliteit?". Nadat hij zijn standpunt duidelijk had gemaakt met deze spectaculaire methode, ging Follett verder met erop te wijzen dat er voor veel beenruimte, hoofdruimte en veel bagageruimte moest worden gezorgd en dat dit de productiekosten niet mocht beïnvloeden. De auto moest zijn prijs waard zijn. Het ging goed. Smith-Clark was een zeer bekwame ingenieur, verantwoordelijk

Unternehmen wieder profitabel zu machen. Er teilte ihm mit, dass er das bisher beste Drop-Head-Coupé und die beste offene Tourer-Karosserie für jeweils £195 statt der üblichen £600 bis £800 herstellen müsste. Wenn sie mit diesem Preis einverstanden wären, würde Follett sofort 100 Stück bestellen. Young Fish von Vanden Plus ging mit Karton und schwarzer Farbe an die Arbeit und entwarf Karosserien rund um Follett's Rahmen und bald waren prächtige Spritzpistolenzeichnungen von leichten Karosserien mit dünnen Säulen und Follett's bevorzugten einteiligen vorderen Kotflügeln entstanden. Er war der Ansicht, dass Kotflügel oft so teuer waren, dass sie „made or broke a car“, („ein Auto ermöglichen oder unmöglich machen“) und bald wurden seine speziellen Alvis-Karosserien in großem Stil kopiert.

Charles Follett's Umgang mit dem Alvis Management.

Follett erzählt wie er £895 in schönen, neuen £1- und 10-Pfund-Noten von seiner Bank abhob, nach Coventry ging und zu T.G. John sagte, er wolle in seinem Vorstandszimmer allein gelassen werden, bis er anrufe. Dies kam überhaupt nicht gut an, aber Charles hatte eine eindringliche Art und Weise, und seiner Bitte wurde stattgegeben. Er arrangierte die Banknoten auf den Tisch und ließ dann der Alvis-board vorladen. "Das", sagte er ihnen, ist was ein Kunde für eines Ihrer Autos zu bezahlen hat. Ist es nicht wichtig, dass Sie ihnen alles bieten, was er mochte, und von guter Qualität? Nachdem er seinen Standpunkt mit diesen spektakulären Methoden dargelegt hatte, wies Follett darauf hin, dass Beinfreiheit, Kopffreiheit und viel Gepäckraum zur Verfügung gestellt werden müssen und dass dies die Produktionskosten nicht beeinflussen dürfe. Das Auto müsse seinen Preis wert sein.. Die Entwicklungen gingen gut voran. Smith-Clark war ein sehr fähiger Ingenieur, verantwortlich für das hervorragende Alvis-Synchrongetriebe und die Blattfeder-I.F.S. des späteren Speed-20. Letztere verursachte anfängliche Probleme mit der Vibration der Vorderräder welches durch den Einbau einer schwingungsreduzierenden Stoßstange behoben wurde. Follett erachtete die Alvis-Qualität als sehr hoch, auch wenn sie nicht ganz so viel Mühe wie Rolls-Royce auf sich nahmen. Der 4.3er Alvis hätte mit etwas mehr Entwicklung ihre beste Modellreihe sein können, aber Follett hält den Speed-20 mit dem größeren Motor für das beste Modell. Von den früheren Alvis-Autos schätzte er den 12/60 hoch ein, aber er sagt, er sei mit so vielen Patenten verbunden gewesen, dass die Entwicklung dadurch eingeschränkt wurde. Der Silver Eagle war die modernisierte Version des 12/60, gut, aber schwer, und der spätere Speed-25-Motor war sehr gut. Dunn, sagt Follett, war ein außergewöhnlich guter Ingenieur, verantwortlich für die Alvis-Militärfahrzeuge. Um auf die Situation des Karosseriebaus zurückzukommen, brachte Follett Vanden Plas schließlich dazu, die Produktion zu rationalisieren. Dann aber kooperierte die Holzindustrie nicht, und sie wollten seine Idee einer gemeinsamen Holzlieferung an alle spezialisierten Karosseriebauer, um zu eine kontinuierli-

voor de onberispelijke Alvis volledig gesynchroniseerde versnellingsbak en de dwarse bladveer voor de onafhankelijke voorwiel ophanging van de latere Speed-20. Follett beschouwde de kwaliteit van Alvis als zeer hoog. De 4.3 Alvis had met een beetje meer ontwikkeling hun beste productielijn kunnen zijn, maar Follett beschouwde de Speed-20 met grotere motor als het beste model. Van de eerdere Alvis auto's had hij een hoge waardering voor de 12/60, maar Follett was van mening dat er zoveel patenten op zaten, dat daarvoor de ontwikkeling beperkt was. De Silver Eagle was als gemoderniseerde versie van de 12/60, goed maar zwaar. Ook de latere Speed-25-motor vond hij erg goed. Dunn, zei Follett, was een buitengewoon kundige ingenieur, verantwoordelijk voor de militaire voertuigen van Alvis. Terugkerend naar de situatie van de carrosseriebouw, Follett kreeg uiteindelijk Vanden Plas op een gestroomlijnde productie, maar toen veroorzaakte de houtindustrie de problemen, ze wilden niet meewerken aan zijn idee van een gezamenlijke houtlevering aan alle gespecialiseerde carrosseriebouwers om zo de productie te continueren. Toch heeft zelfs Thrupp & Maberly carrosserieën gebouwd voor £ 200 per stuk, aldus Follett.

De race geschiedenis van Charles Follett.

Voor publiciteitsdoeleinden besloot Charles Follett om met Alvis auto's te gaan deelnemen aan races voor auto's die vergelijkbaar waren met die in zijn showroom. Als klanten dan extra performance wilden, kon die worden geleverd. Hij had al jarenlange lange ervaring met de racesport onder andere als official bij Brooklands in de Parry Thomasdagen en hij zat in de Raad van de go-ahead Junior Car Club. Hij zag nu ook een manier het lidmaatschap te verwerven van de exclusieve BRDC, hoewel het een fortuin zou kosten voordat hij hiervoor in aanmerking kwam! Charles Follett had werkplaatsen in Hammersmith, en daar deed R. F. Oats, geholpen door Zéré, wonderen met de auto's die Follett voorstelde om mee te racen. Hun eerste project was met een 1.496 c.c. 12/50 Alvis. De Alvis fabriek stond erop dit voor te bereiden. Het project was bestemd voor de JCC "Double-Twelve", waarbij Lord Settrington (later de hertog van Richmond & Gordon) samenwerkte met Follett. Maar toen ze de lompe carrosserie zagen, zo hoog dat Settrington er niet overheen kon kijken, werd het project opgegeven. Voor het Brooklands-seizoen van 1933 reed Follett in deze 12/50 met een nieuwe carrosserie door Oats ingekort tot een smalle rode racetweezitter met een gestroomlijnde radiator en motorkap. Deze Alvis won zijn eerste race tijdens de August Brooklands Meeting in 1934, bestuurd door W. E. Humphries, in de Junior Long Handicap, met 87,2 m.p.h. Tijdens de Easter Meeting van 1935 reed Oats deze Alvis naar de tweede plaats in de Junior Short Handicap, bijna gelijk met een Frazer Nash. En Follett reed hem zelf tijdens de August Meeting, waar hij tweede werd achter Harry Bowler's 3-liter Bentley met slechts een vijfde van een seconde verschil, hoewel de grotere auto nog drie seconden had bij de start. Follett ging vaak later op de dag naar Brooklands

chen Produktion zu kommen, nicht übernehmen.

Follett hat aber Thrupp & Maberly überredet, Karosserien für jeweils 200 Pfund zu bauen.

Charles Follett's Renngeschichte

Zu Werbezwecken beschloss er, Alvis-Autos in jenen Rennen zu fahren, bei denen es um Autos ging, die denen in seinem Ausstellungsraum ähnlich waren. Wenn die Kunden dann zusätzliche Leistung wünschten, konnte sie erbracht werden. Er hatte lange Erfahrung mit dem Sport, da er in den Parry-Thomas-Tagen als Funktionär in Brooklands tätig war, dem Vorstand des Junior Car Club angehörte usw. Nun sah er eine Möglichkeit, in die exklusive BRDC-Mitgliedschaft gewählt zu werden: aber es sollte ein Vermögen kosten, bevor er sich qualifizieren konnte! Er hatte Werkstätten in Hammersmith, und hier vollbrachte R. F. Oats mit Hilfe von Zéré Wunder an den Autos, die Follett für ein Rennen vorschlug. Ihr erster Versuch war mit einem Alvis 12/50 1.496 c.c. Die Alvis-Werke bestanden darauf das Auto vorzubereiten für die "Doppel-Zwölf" des JCC, wobei Lord Settrington (jetzt der Duke of Richmond & Gordon) ihn mit Follett teilte. Aber als sie die plumpe Karosse sahen, die so hoch war, dass Settrington nicht aus ihr heraus sehen konnte, wurde das Projekt aufgegeben. Aber für die Brooklands-Saison 1933 startete Follett mit diesem 12/50, mit einer durch Oats verkürzten Karosserie, einem schmalen



COACHWORK TENDENCIES FOR 1933

LARGEST CIRCULATION

4th

The Autocar

FOUNDED 1895

ALVIS

100M.P.H. CHASSIS

SPECIAL DROP HEAD
4 SEATER COUPÉ
by
VANDEN PLAS

CHARLES FOLLETT LTD
18, BERKELEY ST. W.1 Mayfair 6266
Sole ALVIS Distributors for London & Home Counties



FOUR LIGHT SALOON £895

DROP HEAD COUPE £895

FOUR SEATER TOURER £775

The SPEED TWENTY ALVIS from its inception quickly assumed a place in the foremost ranks of luxury sports cars. Alvis engineers have designed and built its engine to produce remarkable power and achieve absolute silence at all speeds.

In design, every successful up-to-the-minute feature is incorporated, including silent synchro mesh gears on all four ratios, independent springing and steering.

The Saloon illustrated has been built to the special design of Charles Follett, by Vanden Plas, its practical features include exceptional roominess, generous luggage accommodation and "no-draught" ventilation.

See and try this modern luxury sports Saloon, only then can you fully appreciate the virtues of the latest Alvis masterpiece.

SOLE DISTRIBUTORS FOR LONDON AND HOME COUNTIES.

Charles Follett, Ltd.
18, BERKELEY STREET, W.1.
 PHONE: MAYFAIR 6266
 LONDON SERVICE STATION, JUBILEE PLACE, KINGS ROAD, S.W.

om te oefenen en betaalde een halve Crown om de baan open te houden. Oats stelde de motor van de 12/50 af met een compressie verhouding van 8 op 1 en met Ethanol als brandstof. Op de BARC-bijeenkomst in de herfst van 1935 reed Follett een groene 2,7-liter Alvis Speed-20 Type SC met Full touring carrosserie, die de Long Handicap van Baker's Graham-Paige in oktober won met een snelheid van 104,63 m.p.h.. Het was deze Speed-20 die, toen Bradley bepaalde coureurs vroeg om hem de locatie van de beruchte Brooklands-hobbels te vertellen, ervoor zorgde dat Follett hem recht in zijn ogen keek en zei: "Percy, welke hobbels?". Immers voor die tijd, gaf de onafhankelijke voorwielophanging van Alvis een zeer goede wegligging. Deze grote Alvis verzekerde zich van een tweede plaats tijdens de Easter races in 1936 en later in het seizoen behaalde hij een derde plaats, met als beste ronde 108,57 m.p.h. De 1 1/2-liter Alvis kreeg een licht-metalen vliegwiel gemaakt van Y-Y-metaal dat iemand had aanbevolen. Follett herinnert zich dat dit snel barstte na de start! Hij heeft tot op de dag van vandaag een flinke klomp van het materiaal dat toen in de cockpit terecht was gekomen... Deze 12/50 ronde Brooklands met 96,71 m.p.h. in 1933 en hij werd bij die gelegenheid gereden door de Honourable Brian Lewis.

De breuk met Alvis.

Het was misschien onvermijdelijk dat er uiteindelijk een

roten Rennzweitzer mit einem stromlinien-förmigen Kühler und Motorhaube. Dieser Alvis gewann sein erstes Rennen beim August Brooklands Meeting 1934, gefahren von W. E. Humphries, einem Junior Long Handicap mit 87,2 m.p.h. Beim Easter Meeting von 1935 fuhr Oats ihn beim Junior Short Handicap auf den zweiten Platz, fast gleichauf mit einem Frazer Nash, und Follett fuhr ihn beim August Meeting selbst, er wurde Zweiter vor Harry Bowlers 3-Liter-Bentley und es lag nur eine Fünftel Sekunde zwischen ihnen, obwohl der größere Wagen drei Sekunden Vorsprung hatte. Follett fuhr oft spät am Tag zum Training nach Brooklands hinunter und bezahlte die Halbkronen Gebühr für die Strecke, die offen gehalten werden sollte. Oats modifizierte den Motor des 12/50 mit einer Kompressionsrate von 8 zu 1 und benutzte Methanol als Kraftstoff. Bei das BARC-Herbsttreffen in 1935 fuhr Follett einen grünen Alvis Speed-20 2,7-Liter Typ SC mit Touring-Karosserie, der das Oktober Long Handicap gewann vor Baker's Graham-Paige mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 104,63 m.p.h. Es war dieses Auto, das Follett veranlasste, als Bradley ausgewählte Fahrer bat, ihm die Lage der berühmten Brooklands-Unebenheiten mitzuteilen, ihm in die Augen zu schauen und zu sagte: "Percy, was für Unebenheiten...!" Denn an diesem Tag hatte die I.F.S. (Unabhängige Vorderradaufhängung) eine sehr gute Fahrt hingelegt. Es wurde dann bei einigen Gelegenheiten mit der vorderen Stoßstange gefahren, vielleicht um die Schwingungen der I.F.S. zu dämpfen. Dieser große Alvis sicherte sich bei den Rennen zu Ostern 1936 einen zweiten Platz und später in der Saison einen dritten Platz, wobei seine beste Runde bei 108,57 m.p.h. lag. Der 1 1/2-Liter-Alvis erhielt ein Leicht-metall-Schwungrad aus Y-Y-Metall, das jemand empfohlen hatte. Follett erinnert sich, dass es nach dem Start auseinander flog.! Er hat bis heute einen großen Klumpen des Materials, das im Cockpit landete... Dieser 12/50 hatte jedoch 1933 mit 96,71 m.p.h. Brooklands umrundet und wurde bei dieser Gelegenheit von dem Hon. Brian Lewis gefahren.

Die Trennung von Alvis

Es war unvermeidlich, dass es schließlich zu einer Trennung von Alvis Ltd. kommen würde. Alvis war sehr auf den eigenen Erfolg konzentriert, und als Follett die Torquay Rallye mit einem Speed-20-Saloon, nach seinem eigenen Entwurf, gegen die Werkswagen gewann, nahm man ihm das bei Alvis sehr übel. Aus diesem Grund wandte er sich dann anderen Marken zu. Er war beeindruckt von den Autos von Railton und übernahm die Agentur. Sein schwarzer Light Sports Radical von 1935 wurde ein sehr berühmtes Auto. Es war ein konkurrenzfähiges Auto. Oats hatte die Auspuffkonstruktion verbessert und später, mit einem speziellen Zylinderkopf, war es eines der vielseitigsten Autos aller Zeiten. Es stellte für Follett den Sportwagenrekord von Shelsley Walsh sicher, die schnellste Zeit in Brighton, und er verpasste in Brooklands nur knapp eine Runde mit 100 Meilen pro Stunde. Beim Dunlop Jubilee Meeting 1938 fuhr er

breuk zou ontstaan met Alvis Ltd. Ze waren erg gericht op hun eigen succes en toen Follett de Torquay Rally won met een Speed-20 saloon naar eigen concept, tegen de fabrieksauto's, maakte hij zich niet geliefd. Om die reden richtte hij daarna zijn aandacht op andere merken. Hij vond de Railton behoorlijk mooi en nam het agentschap over. Zijn zwarte Light Sports Radical uit 1935 werd een zeer bekende auto. Het was een competitieve auto. Oats had het uitlaatpatroon snel verbeterd en later, met een speciale kop, was het een van de meest veelzijdige auto's ooit. Het leverde Follett het Shelsley Walsh-sportwagenrecord op, de snelste tijd in Brighton en het lukte net niet om een ronde op Brooklands van 100 m.p.h te rijden. Op de Dunlop Jubilee Meeting in 1938 klokte hij 98,43 m.p.h. voor de eerste ronde in de Outer Circuit Handicap en reed zijn twee vliegensvlugge ronden op 111,17 m.p.h., om als derde te eindigen. Later reed hij een ronde in een BRDC-race van 112,7 m.p.h. Railtons verkochten goed als saloon en hadden het misschien nog beter gedaan als Noel Macklin minder pessimistisch was geweest. Follett nam ook Lea-Francis over. Charles herinnerde zich dat Lea-Francis, net als Alvis, moeilijk was met carrosseriewerk. Hij drong aan op een ruime 2/4-zits coupé met ruimte voor alle gebruikelijke zaken, inclusief oma, de kinderen en de honden. Maar niemand bij Lea-Francis had blijkbaar een grootmoeder. . . Vakbondsproblemen, carrosserieproblemen en geldgebrek hebben dat project doen sneuvelen.

De na-oorlogse periode.

Na de oorlog realiseerde Follett zich dat om op de Bentley markt te komen, in concurrentie met Jack Barclay Ltd., dat hij voor de Bentley Mk. IV een speciale carrosserie moest ontwerpen. Dus haalde hij Maythorn's over om voor hem een sportcoupé te maken met opbergruimte voor hengels, geweren, enz. Hij verkocht er zes. Met het verdwijnen van de kunst van de carrosseriebouw en eenmalige auto's voor individuele klanten, verdween ook het meeste plezier voor Follet. Toen er in 1961 een overnamebod kwam was het mooi geweest en stapte Charles Follett uit het bedrijf. Later hield en fokte hij raszuivere runderen en zijn vrouw fokte rashonden. Zijn zoon leidde na zijn vader het bedrijf, op dezelfde locatie in Berkeley Street, met name gericht op auto's van Jensen. Tegenwoordig is er op dit adres de Stratstone Jaguar dealer gevestigd.

André Hillebrand.



die eerste Runde im Outer Circuit Handicap mit 98.43 m.p.h. und fuhr seine beiden schnellen Runden mit 111,17 m.p.h., um Dritter zu werden. Später fuhr er eine Runde in einem BRDC-Rennen mit 112,7 m.p.h. Railtons verkauften sich gut als Limousine und hätten vielleicht noch besser abgeschnitten, wenn Noel Macklin weniger pessimistisch gewesen wäre. Follett übernahm auch Lea-Francis. Charles erinnerte sich, dass Lea-Francis, wie Alvis, Schwierigkeiten mit der Karosserie hatte. Er bestand auf einem geräumigen 2/4-sitzigen Coupé mit Platz für alle üblichen Dinge, einschließlich Oma, Kinder und Hunde. Aber niemand bei Lea-Francis hatte anscheinend eine Großmutter. . Gewerkschaftsprobleme, Probleme mit der Karosserie und Geldmangel töteten dieses Projekt.

Die Nachkriegszeit.

Nach dem Krieg erkannte Follett, dass er, um auf den Bentley-Markt zu gelangen, im Wettbewerb mit Jack Barclay Ltd. ,für den Bentley MK IV eine spezielle Karosserie entwickeln musste. Also überredete er Maythorn's, ihm ein Sportcoupé mit Stauraum für Angeln, Gewehre usw. , zu machen. Er hat sechs verkauft. Mit dem Verschwinden der Kunst des Karos-



THE LATEST **ALVIS** TRIUMPH !

Imagine a light car with the speed and performance of a car twice its size.

A four cylinder engine — smoother and more powerful than the average six.

Coachwork more beautiful and luxurious than any other in its class.

These are facts that can be proved by coming to Berkeley Street and driving the Firefly.

"Firefly"
12hp.

CHARLES FOLLETT LTD
Sole Distributors for London & District
18, BERKELEY ST LONDON. W.1.
MAYPAIR 6266

The Index to Advertisers will be found on page 45. 117

seriebaus und der Einzelanfertigungen von Autos für individuelle Kunden verlor Follet auch seine Freude an Autos . Als 1961 ein Übernahmeangebot kam, hat er dieses akzeptiert und die Firma verlassen. Später hielt und züchtete er reinrassige Rinder und seine Frau züchtete Rassehunde. Sein Sohn leitete nach seinem Vater die Firma am gleichen Standort in der Berkeley Street, die sich hauptsächlich auf die Marke Jensen konzentrierte. Unter dieser Adresse befindet sich heute der Stratstone-Jaguar-Händler.

**Geschiedenis van de Alvis TD 21 DHC
met Borg-Warner 3-traps automaat
Car number: 26384**



**Historie des Alvis TD 21 DHC
– Fzg.-IAdent-Nr. 26384
mit Borg-Warner 3-Gang-Automatic**

***Veel leden van de AOCN kennen mijn
partner Petra Hönisch en mij van
de inmiddels acht Crossing Bor-
ders bijeenkomsten waaraan wij
hebben deelgenomen***

(CB4, CB7 t/m CB13).

Wij genieten steeds van de interessante contacten en het uitwisselen van ideeën en technische kennis met (onder andere Britse, Zwitserse en natuurlijk Duitse) Alvis-liefhebbers. Helaas hebben de oud-deelnemers Lutz Burchard en Paul Haac ons veel te vroeg verlaten. Vooral met Paul en Christine Haac hadden we, tijdens onze deelname aan Crossing Borders, veel contact. Onze interesse in Alvis komt voort uit de wens om naast de bestaande tweezitters een vierzits cabriolet te bezitten. Bentley of Rolls Royce leek me te 'poch'. Een oude MB S-klasse mag dan wel betrouwbaar zijn, maar is daarnaast ook saai. Die ervaring had ik ook met mijn MB Pagoda (280 SL, sinds



***Viele Freunde aus dem AOCN
kennen meine Partnerin Petra
Hönisch und mich aus den
inzwischen acht Crossing Borders
Treffen (4, 7 – 13).***

Wir haben den fachlichen, vor allem aber den immer netten Gedankenaustausch (auch mit den britischen und inzwischen auch Schweizer und natürlich den deutschen) Alvis-Enthusiasten immer sehr genossen. Leider sind die früheren Teilnehmer Lutz Burchard und Paul Haac schon viel zu früh von uns gegangen. Gerade mit Paul und Christine hatten wir in den letzten Jahren ihrer Teilnahme immer sehr nette Gespräche. Unser Interesse an Alvis wuchs mit der Überlegung, neben den vorhandenen Zweisitzern ein viersitziges Cabrio zu besitzen. Bentley oder Rolls Royce schienen mir zu protzig, eine alte MB S-Klasse mag sicherlich zuverlässig sein, aber an der seit 1992 mir gehörenden Pagode (280 SL) hatte ich schon länger





1992 in mijn bezit). Het rijplezier met die auto had ik al jaren geleden verloren. De Pagode is in mei 2020 voor een acceptabele prijs verkocht en heeft nu een nieuwe eigenaar in Münster. Via een vriend uit Düsseldorf, die zijn TD 21 in de herfst van 2019 heeft verkocht, raakte ik in het midden van het vorige decennium meer geïnteresseerd in Alvis. In de herfst van 2008 kocht ik, via bemiddeling van Manfred Fleischmann, de alpine witte Alvis TD 21 DHC (met grijs dak en interieur) van Dr. Herrmann uit Leonberg. De auto kreeg als kenteken: D





- TD 60 H (bouwjaar 60). Volgens het kentekenbewijs werd de Alvis voor de eerste keer op 29-01-1960, waarschijnlijk in Engeland, geregistreerd. De eerste inschrijving in Duitsland dateert van 25-03-1977 op naam Rudolf Graf von Zech-Burkesroda in Reutlingen, met als kenteken RT - ZX 41, en later RT - RZ 15 (23-10-1981). Op 17-04-1985 werd de auto op naam van Dr. Arnold Herrmann geregistreerd met kentekent BB - TD 88 (later gewijzigd in BB - JT 8). Dr. Herrmann was apotheker en was ook eigenaar van de Speed 20, die nu in het bezit is van Reinhart Dortschy uit Oerlinghausen. Dr. Herrmann nam deel aan eerdere Crossing Borders bijeenkomsten, maar om gezondheidsredenen verkocht hij beide voertuigen in 2008. Hij stierf in juli 2017, een paar dagen voor zijn 90e verjaardag. In 2011 hebben wij voor de eerste keer deelgenomen aan een Crossing Borders evenement, CB4 in Wallerfangen in het Saarland; voor mij bekend gebied. Afkomstig uit Westfalen moesten wij vanwege het beroep van mijn vader verhuizen naar het Saarland. In 1969 heb ik in Völklingen mijn VWO diploma behaald. Tijdens CB4 in Wallerfangen heb ik met mijn Jaguar XK 140 DHC gereden, omdat de Alvis in het voorjaar van 2011 voor een totaal restauratie naar Zwitserland (omgeving Lausanne) was gebracht. Na zes zenuwslopende en vooral kostbare jaren was de Alvis eindelijk klaar voor deelname aan CB10 in het Sauerland (aan CB7, CB8 en CB9 hadden we nog met de XK 140 deelgenomen) en aan CB11 in Beieren in 2018. De auto is nu donkerblauw (Pacific Blue). Het dak en interieur zijn nog steeds grijs. Helaas heeft de Alvis ons na de restauratie meerdere malen in de steek gelaten. De laatste keer gebeur-

den Fahrspaß verloren; sie wurde im Mai 2020 auch mit zufriedenstellendem Preis nach Münster verkauft. Durch einen Düsseldorfer Freund, der seinen TD 21 im Herbst 2019 verkauft hat, wurde ich Mitte des letzten Jahrzehnts näher mit diesem Fahrzeug vertraut. Im Herbst 2008 habe ich den damals alpina-weißen Alvis TD 21 DHC (mit grauem Dach und Interieur) auf Vermittlung von Manfred Fleischmann von Herrn Dr. Herrmann / Leonberg gekauft und anfänglich auf D – TD 60 H zugelassen (Baujahr 60). (Foto Belz-o) Die Erstzulassung des Fahrzeugs lt. Kfz-Brief war am 29.01.1960, wahrscheinlich in GB. Erstmalige Zulassung in Deutschland am 25.03.1977 auf Rudolf Graf von Zech-Burkesroda in Reutlingen mit dem Kennzeichen RT – ZX 41, später dann RT – RZ 15 (23.10.1981). Zulassung am 17.04.1985 auf Dr. Arnold Herrmann mit BB – TD 88 (in BB – JT 8 geändert). Dr. Herrmann war Apotheker und besaß auch den Speed 20, den heute Reinhart Dortschy / Oerlinghausen sein Eigen nennt. Herr Dr. Herrmann hat m. W. an früheren Crossing- Borders-Treffen teilgenommen, aus gesundheitlichen Gründen beide Fahrzeuge im Jahre 2008 verkauft. Er starb im Juli 2017, wenige Tage vor seinem 90. Geburtstag. Unsere erste Teilnahme an Crossing Borders war CB 4 – Wallerfangen / Saarland, quasi in meiner zweiten Heimat, da ich als Westfale durch den Vater berufsbedingt während meiner Schulzeit „umgesiedelt“ wurde und 1969 in Völklingen Abitur gemacht habe. Allerdings habe ich mit meinem Jaguar XK 140 DHC teilgenommen, da der Alvis im Frühjahr 2011 zur Total-Restaurierung in die Schweiz (Nähe Lausanne) gebracht wurde. Nach sechs nerven-



de dat tijdens CB13 in Bad Homburg (met de interessante tentoonstelling over 100 jaar Alvis - waarvoor dank aan Manfred en aan al degenen die hun auto's ter beschikking hebben gesteld). Met de actieve steun van AOCN-lid Franz Ottop en advies van Anton Brouwers hopen we dat deze mooie auto ooit zonder problemen door Europa zal rijden, zoals we dat gewend zijn van onze andere auto's (een Triumph TR6 sinds 1977, ik heb hem meer dan 43 jaar en een Jaguar XK 140 DHC sinds 1998).

aufreibenden und kostenintensiven Jahren war der Alvis endlich zurück zur Teilnahme an Crossing Borders 10 (die CB 7, 8, 9 sahen noch den XK 140) und 11 (Bayern), inzwischen dunkelblau (Pacific Blue), Dach und Interieur weiterhin in grau. Im Herbst 2019 erfolgte die Ummeldung auf D – TD 21 H. Leider hat uns der Alvis auch nach der Restaurierung schon mehrfach im Stich gelassen, zuletzt beim schönen Treffen in Bad Homburg (mit der faszinierenden Ausstellung zu 100 Jahre Alvis – Danke an Manfred und vor allem diejenigen, die ihre Autos zur Verfügung stellen). Mit tatkräftiger Unterstützung des AOCN-Mitglieds Franz Otto und Ratschlägen von Anton Brouwers geben wir die Hoffnung aber nicht auf, dass dieses schöne Auto auch irgendwann zuverlässig durch Europa fährt, so wie wir es von meinem TR6 (seit 1977 – ich habe ihn also über 43 Jahre) und dem XK 140 DHC (seit 1998) gewohnt sind.



Jochen Belzer



Van het Bestuur en de Redactie



Contributie

Beste clubleden, Zoals elk jaar behoort er ook voor het jaar 2021 contributie betaald te worden. Het innen en administratief verwerken van de ledenbijdrage is een tijdrovende klus. De meeste leden betalen tijdig hun contributie, soms wordt het vergeten en deze onachtzaamheid bezorgt mij elk jaar weer veel extra werk.. Het bestuur heeft daarom overwogen de contributie door middel van automatische incasso te innen. Het was mijn taak als penningmeester te onderzoeken of dat mogelijk is. Na een telefonisch onderhoud met onze bank (ca. 3,5 uur) was het antwoord: "Nee, dat is niet mogelijk". De reden: "De AOCN is geen onderneming". Chapeau voor ABNAMRO dat ze, binnen 4 uur tot deze conclusie zijn gekomen Daarom mijn dringend verzoek de contributie voor 31 januari 2021 te betalen. Zie Factuur op **pagina 30** in deze Triangel. Door tijdige betaling wordt veel extra werk vermeden. Ik wens jullie hele fijne feestdagen en een Corona vrij 2021, en let op elkaar. Hopelijk zien wij elkaar weer in 2021.

Rob van Tuijl - Penningmeester / Redacteur

Een terugblik op 2020 door jullie secretaris.

Ja, 2020 was een bijzonder en teleurstellend jaar voor vele clubs en verenigingen op allerlei gebied. Zo ook voor de vele erfgoed verenigingen die ons land telt, inclusief onze eigen Alvis Owner Club Nederland. Het begon zo goed met de Alvis 100 jaar jubileum tentoonstelling in het Louwman museum, met als afsluiting de daar gehouden ALV. Daarop volgend was er de Antwerp salon, waar Serge van Havre de Alvis jubileum stand mede georganiseerd had. Er begonnen zich inmiddels al wel donkere Coronawolken aan de hemel te vertonen, maar dit evenement heeft toch gewoon plaats kunnen vinden. In die periode was de voorbereiding van de Alvis jubileum tentoonstelling Crossing Borders in Bad Homburg in gang gezet en waren er al een paar Alvissen uit Nederland door de Central Garage voor de tentoonstelling opgehaald, en de opening was gepland. Helaas Corona gooi- de hier als eerste roet in het eten, en de feestelijke opening werd afgeblazen. Later zijn de Corona maatregelen gelukkig wat versoepeld en kon het evenement Crossing Borders doorgang vinden met een diner in, en bezoek aan de tentoonstelling, al bleef het wel tot het laatst toe spannend. Inmiddels waren er bij allerlei erfgoedverenigingen vele evenementen afgelast, zo ook bij onze AOCN. Ook vanuit Groot Brittannië kwam het bericht dat het 100 jaar Alvis jubileum in Coventry niet door kon gaan, een grote teleurstelling voor diegene die dit evenement al op de agenda hadden staan, al kwam dit bericht niet onverwacht. In de loop van het jaar hebben Anton en Ellie Brouwers toch nog de Indian Run op de bekende locatie "de Collse Hoeve" kunnen organiseren,

Beitrag

Liebe Clubmitglieder, Wie jedes Jahr sollte auch für das Jahr 2021 der Beitrag gezahlt werden. Das Kassieren und die administrative Bearbeitung des Mitgliedsbeitrags ist eine zeitaufwändige Arbeit. Die meisten Mitglieder zahlen ihren Mitgliedsbeitrag pünktlich, aber manchmal wird er vergessen, und diese Nachlässigkeit verursacht mir jedes Jahr eine Menge zusätzlicher Arbeit. Der Vorstand hat daher erwogen, den Mitgliedsbeitrag per Bankeinzug einzuziehen. Es war meine Aufgabe als Schatzmeister, zu untersuchen, ob dies möglich war. Nach einem Telefongespräch mit unserer Bank (ca. 3,5 Stunden) lautete die Antwort: "Nein, das ist nicht möglich". Der Grund: "Der AOCN ist kein Unternehmen". Hut ab vor ABNAMRO, dass sie innerhalb dieser Zeit zu diesem Schluss gekommen sind Daher meine dringende Bitte, den Beitrag vor dem 31. Januar 2021 zu überweisen. Ihr findet die Rechnung auf **Seite 30** in diesem Triangel. Eine pünktliche Zahlung vermeidet eine Menge zusätzlicher Arbeit. Ich wünsche euch frohe Festtage und ein coronafreies 2021, und passt aufeinander auf. Hoffentlich sehen wir uns 2021 wieder.

Rob van Tuijl - Schatzmeister/Redakteur

Ein Rückblick auf das Jahr 2020.

Ja, 2020 war ein besonderes und enttäuschendes Jahr für viele Clubs und Vereine in allen möglichen Bereichen. Dasselbe gilt für die vielen Vereine für das Kulturerbe, die unser Land hat, einschließlich unseres eigenen Alvis Owner Club Nederland. Es begann so gut mit der Ausstellung zum 100-jährigen Jubiläum von Alvis im Louwman-Museum und mit dem als Abschluss gehaltenen ALV, der dort stattfand. Es folgte der Antwerpener Salon, wo Serge van Havre den Alvis-Jubiläumsstand mit organisierte. In der Zwischenzeit begannen dunkle Corona-Wolken am Himmel aufzutau- chen, aber dieses Ereignis konnte trotzdem stattfinden. In dieser Zeit hatten die Vorbereitungen für die Alvis-Jubiläumsausstellung Crossing Borders in Bad Homburg begonnen, und einige Alvis aus den Niederlanden waren bereits von der Zentralgarage für die Ausstellung abgeholt worden, und die Eröffnung war geplant. Leider hat Corona hier als Erster einen Strich durch die Rechnung gemacht, und die festliche Eröffnung wurde abgesagt. Später wurden die Corona-Maßnahmen glücklicherweise gelockert. Die Crossing Borders Veranstalter waren sehr erfreut darüber dass ein Besuch der Ausstellung und ein Abendessen in der Central Garage stattfinden konnten, obwohl dies bis zum Schluss unsicher war. In der Zwischenzeit waren viele Veranstaltungen bei allen Arten von Kulturerbe-Verbänden abgesagt worden, auch bei unserem AOCN. Auch aus Großbritannien kam die Nachricht, dass der 100. Jahrestag

een geslaagd evenement met gelukkig mooi weer. Hierna werden de Corona regels helaas weer strenger en werd het laatste evenement de High Tea in Bad Neuenahr afgezegd waardoor de Indian Run het laatste evenement van de AOCN in 2020 was. Er dreigde hierdoor een gebrek aan artikelen voor de Triangel te ontstaan. Er is een oproep gedaan om materiaal voor de Triangel aan te leveren, en dit heeft tot resultaat gehad dat we de Triangels in 2020 toch goed gevuld kunnen hebben met oude en nieuwe interessante artikelen. Ook dit laatste extra dikke kerstnummer is weer goed gevuld met leuke Alvis informatie. Ons clubblad moet in deze tijden van Corona lijden de leemte aan ritten enigszins opvullen, wij als redactie team hebben ons best gedaan, en hopen dat jullie hier enige troost in hebben kunnen vinden. En natuurlijk hopen we voor 2021 weer als vanouds ritten te kunnen rijden, al is de hemel nog niet geheel opgeklaard, maar de eerst lichtpuntjes zijn reeds waarneembaar. We gaan weer genieten van het Alvis virus, daar is geen vaccin tegen te vinden.

André Hillebrand - Secretaris / Lid van de redactie

2021

Een agenda presenteren voor 2021 is natte vinger werk. We hebben geen idee hoe het verloop van de pandemie zal zijn. Het bestuur kan ook nog geen datum vaststellen voor de Algemene Leden Vergadering, maar we gaan er vanuit dat die niet in februari zal worden gehouden maar pas (veel) later in 2021. De Hare Drive in april wordt door Peter en Irene Cappon georganiseerd. De uitnodiging hier voor wordt begin januari verzonden. Of dit evenement ook door zal gaan is natuurlijk afwachten. Voor deze Triangel hebben we kunnen putten uit een voorraad aan artikelen, onze oproep om kopij aan te leveren heeft gewerkt. Voor Triangel 124 zijn we ook weer naarstig op zoek naar vulling, We doen ons best om ook aan onze Duitse leden een leesbare Triangel aan te bieden. Van onschatbare waarde hierbij is de ondersteuning door Andreas Rosien, hij controleert en corrigeert onze vertalingen. Het zou fantastisch zijn wanneer er meer artikelen door onze Duitse leden worden aangeleverd.

Ter afsluiting leen ik even een paar woorden van André: "2020 was een bijzonder en teleurstellend jaar".

Laten we hopen dat we in 2021 weer van het Alvis-virus kunnen genieten.

Anton Brouwers - Voorzitter / Evenementencommissaris / Webmaster / Lid van de redactie

von Alvis in Coventry nicht stattfinden konnte. Das war eine große Enttäuschung für diejenigen, die dieses Ereignis bereits auf der Tagesordnung hatten, obwohl diese Nachricht nicht unerwartet kam. Im Laufe des Jahres konnten Anton und Ellie Brouwers am beliebten Ort "de Collse Hoeve" den Indian Run organisieren, eine gelungene Veranstaltung mit sehr schönem Wetter. Danach wurden die Corona-Regeln leider wieder strenger, und die letzte Veranstaltung für 2020, der High Tea in Bad Neuenahr, wurde abgesagt. Damit ist der Indian Run die erste und letzte Ausfahrt des AOCN im Jahr 2020. Keine Veranstaltungen bedeuten auch weniger Material für unser Triangel. Also wurde ein Aufruf zur Lieferung von Material für das Triangel an unsere Mitglieder geschickt, so dass wir in der Lage sein werden ein ordentliches Magazin zu drucken, das letzte Triangel des Jahres 2020 mit alten und neuen interessanten Artikeln zu füllen. Auch diese letzte extra dicke Weihnachtsausgabe ist wieder gut gefüllt mit netten Alvis-Informationen. Wir versuchen über unser Clubmagazin die Kontaktlücke, die Corona verursacht hat, etwas zu mildern. Wir als Redaktion haben unser Bestes getan um euch ein bisschen Trost zu schenken in dieser schwierigen Zeit. Natürlich hoffen wir dass 2021 wieder ein Jahr mit vielen Veranstaltungen wird, obwohl alles noch sehr unsicher ist, aber es gibt Licht am Horizont. Wir werden wieder in den Genuss des Alvis-Virus kommen, und... dagegen gibt es keinen Impfstoff.

André Hillebrand-Sekretär Mitglied der Redaktion

2021

Eine Terminkalender für 2021 zu präsentieren, ist fast nicht möglich. Wir haben keine Ahnung, wie der Verlauf der Pandemie sein wird. Der Vorstand kann auch noch kein Datum für die Generalversammlung festlegen, aber wir gehen davon aus, dass sie nicht im Februar, sondern erst (viel) später im Jahr 2021 stattfinden wird. Die Hare Drive im April wird von Peter und Irene Cappon organisiert. Die Einladung dazu wird Anfang Januar verschickt. Es bleibt abzuwarten, ob dieses Ereignis stattfinden wird. Für dieses Triangel konnten wir aus einem Bestand von Artikeln schöpfen, unser Aufruf zur Lieferung von Artikeln hat funktioniert. Für Triangel 124 suchen wir wieder neue Beiträge. Wir tun unser Bestes, um auch unseren deutschen Mitgliedern ein lesenswertes Triangel anzubieten. Von unschätzbarem Wert ist dabei die Unterstützung von Andreas Rosien, der unsere Übersetzungen überprüft und korrigiert. Wir wurden uns darüber freuen, wenn es mehr Beiträge von unseren deutschen Mitgliedern geben würde. Abschließend möchte ich ein paar Worte von André zitieren: "2020 war ein besonderes und enttäuschendes Jahr". Hoffen wir, dass wir 2021 wieder in den Genuss des Alvis-Virus kommen.

Anton Brouwers-Vorsitzender/Veranstaltungskommissar/Webmaster/Mitglied der Redaktion



Leslie Hurle Bath in Bulletin 35 uit 1956



Coen van der Weiden ontdekte in het AOC bulletin van 1956 een stukje over Leslie Hurle Bath, het gaat over een in Nederland wonende Engelsman die zijn Alvis ervaringen verteld in een artikel die een mooi tijdsbeeld geeft van de Alvis rijder in de vijftiger jaren in Nederland.

Het herinnerde Coen aan een interview dat hij met Leslie Hurle Bath had na een ontmoeting met hem op de eerste Klassieke Auto RAI in 1998, en dit heeft gepubliceerd in Triangel nr. 44 in 1999, beide artikelen uit het AOC bulletin, en de AOCN Triangel hebben wij nu achter elkaar in deze Triangel opgenomen, een mooi tijdsbeeld met een verschil van 43 jaren. Leslie is enige tijd na dit laatste interview met Coen overleden, maar heeft nog zijn goedkeuring aan dit artikel kunnen geven. Geniet van dit mooie stukje Nederlandse Alvis geschiedenis.

André Hillebrand.

This Month's Article.

We are grateful to our Dutch seabor, Mr. L. Hurle Bath, for a most interesting article on his TC 21/100 experiences and comments on British cars on the Continent.

"Continental Alvis"

On day towards the end of September 1955 I was slowly driving through a suburb of The Hague on the way to Rotterdam, in a 1950 ROVER 75 when I suddenly saw an ALVIS in the showroom of the Chrysler and Austin agents there.

I decided then and there to call upon them that same afternoon to have a look at this car. Well this I did and she looked quite alright upon first examination, showing 41900 KMS on the distance recorder.

I asked for the price and almost had to be carried off unconsciously on account of it being well beyond my purse. After I had pulled myself together I managed to say "No thank you" and slugged out of the showroom. However the pull was too strong and I returned some days afterwards to have a trial run and get down to some business. I made the run and she seemed reasonably good, although the engine displayed some tapping noises and oil pressure seemed incredibly low. Well, after a couple of more visits the dealer took my Rover in for her and I became the proud owner of a Feb. '57 TC 21/100, black saloon with beige leather at a price,

inclusive that of the value of my Rover, rather considerably below that of a new Austin A 50 in the U.K.

I took delivery of her on a Friday (October 7th 1955) and on the Monday, having got the necessary papers in order in a rush, we started off on a business trip to Southern Germany. Lots of fun on the autobahn for with tyre pressures up to 34 lbs. roadholding was magnificent and I chased quite a number of MERCEDES 220 Saloons. You should have seen the surprised looks on German faces, when this unknown and rather "old fashioned" looking car out-accelerated them. Even so, I did not go over about 130 KMS. which seemed a very happy cruising speed.

During that week I covered about 3000 KMS (about 2000 M.) and a German business acquaintance was most impressed by the really superb roadholding on the bad "Bundesstrassen" (these are the major roads in W. Germany, other than the autobahn) and afterwards wrote to me a letter thanking me for the fine runs in the "Alfisch".

Upon my return she had used rather a lot of oil, so I had the head removed at my garage (an excellent place that I can recommend to any-one when in Amsterdam: Ceintour Garage, Mr. W. Oosten, Ceintourbaan, Amsterdam) and Mr. Oosten saw at once that the pistons seemed pretty well worn out. We came to the conclusion that the car had probably been run in rather badly. I then made the rather silly mistake not to place an order for a complete overhaul.

Well to take up the threads of my ALVIS story in London again. One afternoon we went to Finchley road, because oil consumption was so heavy that to me it was rather alarming. It worked out at 2 pints for every 500 miles, but the Finchley Road friends did not seem to be dismayed. They took her out on the road (I have forgotten the kind gentleman's name) and asked me to come back for brake adjustment and one or two other jobs. These were carried out and for the rest they said "The engine seems to be in good condition, so there's no need to worry".

So with another 1500 KMS (just about 950 miles) on the trip recorder we returned home, but with a smashed off-side (this car is a left-hand drive model) rear ventilation panel, because on the night of our departure, someone saw fit to break into the car to steal two cases that happened to contain samples of furnishing fabrics (that's my trade and I am all for good contemporary tools).

In the weeks following I drove all over the country (Holland) visiting customers and also went to Belgium for a few days to visit some people there.

Anyway on Tuesday, December 20th I had covered about 12,000 KMS (almost 7000 miles) in about 10 weeks (almost all on business) and I was going along the very fast new motorway from Amsterdam to Utrecht, when at just under 125 KMS there was a terrific bang and I immediately switched off and automatically slammed down the clutch pedal at the same time. I freewheeled her onto the parking strip, which

A fortnight afterwards my wife and I set out on a combined business and pleasure trip to London, via Ostende-Dover. I had never taken this route before and we are not likely to choose it again, for the boats are bad equipped with the Hook of Holland - Parkstone Quay Ships.

Anyway whilst in London we went to the Motor Show and admired the lovely new Graber Sports Saloon, for our interest in Alvis cars had suddenly taken on extraordinary big forms. We liked this car a lot, but were awed by the price and at once thought "What a pity she is ruled out of the (Dutch) market on account of her price". One must not forget that ALVIS are an unknown quantity in the Netherlands, there being only five or six TC models and perhaps the same number of older types in the whole of the country. This is not saying anything against the excellent agents here in Amsterdam, Messrs. Sieberg, who also happen to be the ROVER people. The average person thinks this car is French and whilst admiring the lines and drawing many favourable comments from passers-by, she was not over-enthusiastic because at that price one can buy so many other cars which are more luxuriously appointed. Whilst riling out the people that go for American cars, because an ALVIS would not generally appeal to that group of buyers, we can compare it with the MERCEDES 220 or 300. Now the former costs about f.16,000.00 here, whilst the TC 21/100 Saloon cost f.18,000.00. The MERCEDES 300 Saloon is of course rather more expensive, costing about f.24,000.00, I believe. But then MERCEDES are so extremely well-known through their numerous racing successes and extends all along this fine road, with thoughts running through my head such as "ventilator gone through the radiator" or "engine blown up". After having stopped her, I opened up the bonnet (which, by the way, with my car had the extremely bad

habit to fly open at speeds from about 70 miles onwards), but did not see anything wrong. I went inside the car again to start her up, but to my surprise saw the temperature had gone up over 100° C. I went out again to look at the water level and there simply was no level, all the water having gone. I looked along the road as far as I could see (it was a clear day with sunshine, but temperature was only just above zero) but no traces of water. Then with a fearful heart I took the oil level and there it was the oil and the water had also, so somehow there was a big hole! I shut the bonnet, looked at the car and started to walk along the motorway to the nearest phone. After about three quarters of an hour one of my garage men came along with the 1938 MG Saloon (Mr. Oosten also has the only Riley Imp in the country, as well as a beautifully repaired Austin Kippy) and the ALVIS was towed back to Amsterdam. I hated myself then for not having given her for an overhaul a few months previously. A few days afterwards I more clearly understood the remark, seen rather frequently in THE AUTOCAR "expensive noises from under the bonnet" anyway, whilst Mr. Day kindly had the necessary parts forwarded within a week of my writing in to him, I left for Sweden with a customer and friend of mine in a RENAULT Fregate and upon my return on January 15th the work had not progressed very much, because welding the block proved rather difficult, especially because the winter weather started to hamper health and work then.

Anyway, on March 1st last I got her back again and a few days afterwards the bill for about the equivalent of £210.0.0d., which included chrome hardening the crankshaft bearings, complete set of new pistons of ... German manufacture, etc. etc. I also had a new counter fitted of special Dutch manufacture at only £7.0.0d. inclusive of installation. For the rest the car is standard, with the exception of one or two minor gadgets.

Since then I have slowly covered the ground, to run her in quite properly and about one week ago (on March 23rd/24th) they checked her for the 3000 KMS service. They were quite enthusiastic at the garage, compression for all cylinders being between 139 and 141.

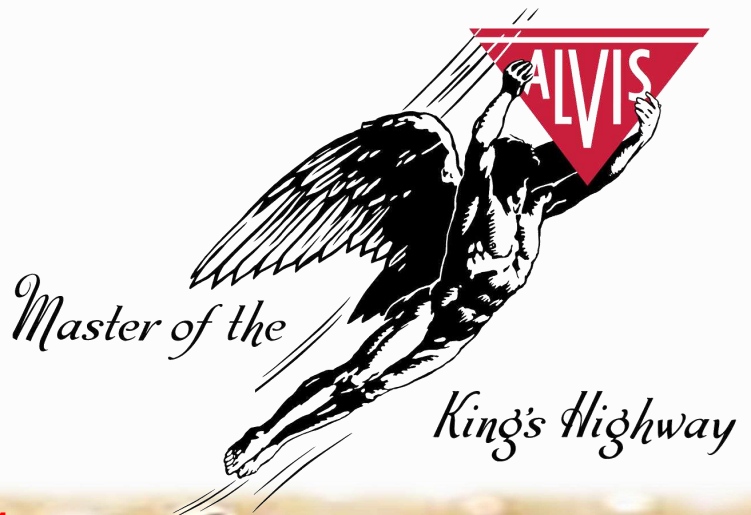
So now it is early April and I am seriously looking forward to many more successful trips and in the course of my travels I shall quite frequently take her to many Continental countries, but particularly lovely Sweden.

Now to conclude this, I would like to make a general remark about British cars. I feel entitled to give my opinion on these and European makes as well, since in my business we have in the past owned quite a number of makes and I have numerous business friends that are interested in cars generally.

I am one of the few people that will not buy German goods if I can avoid it, having seen so many awful things from the Germans as a group some years ago, though I would hasten to add that many of their products, be it engineering or otherwise, are definitely quite good.

One reads a lot in the motoring journals on the pros and cons of British cars and I feel that one point has so far (from what I have read) always been overlooked. THE ENGINES ARE NOT SUITABLE FOR PROLONGED HIGH-SPEED DRIVING ON THE CONTINENTAL ROADS. A large number of us people here have the opportunity to travel in or through the Netherlands, Belgium and Western Germany and these three countries contribute about 65 per cent of the really fast motorways (there does not yet seem a really good English word for this, in my humble opinion). British cars usually start to use lots of oil in too short a time (i.e. mileage). Although on some other points English cars also lack sales appeal outside, - the bodies just fitting that little elegance of the popular Continental makes, I feel it is really the engines that are wrong. Her I am, of course mainly thinking of the mass-produced vehicles that form the opinion of the average buyer. I would so much like to raise this subject in the presence of people who can do something about it, for selling English cars is not only economically of great importance, but also politically. And please do not think I am mixed up in politics.

(The Dutch agents required 6 weeks to supply Mr. Bath with a new connecting rod but one reached Amsterdam within 24 hours of my asking Mr. Dunn of the London Service Station to fly it out).





INTERVIEW

met de heer Leslie Hurlle Bath, een van de eerste Alvisrijders in Nederland na de oorlog.

Door Coen van der Weiden

Zoals in de vorige Triangel al aangekondigd, heb ik op de Klassieke AutoRai een plezierige ontmoeting gehad met de heer Leslie Hurlle Bath, met als resultaat een afspraak voor een interview.

Op een avond tegen het einde van september ben ik naar Zeist gereden, waar ik ontvangen werd door de heer Leslie Hurlle Bath in zijn comfortabele appartement, met echte Engelse thee.

Het zien van acht 'Alvises' op de Klassieke AutoRai had veel herinneringen bij hem losgemaakt en bij mij het idee gewekt om dat eens vast te leggen op papier.

De heer Hurlle Bath had in de jaren vijftig een woning-inrichtingsbedrijf in Amsterdam onder de naam Hurllebath en het was, na De Ploeg, het tweede bedrijf op dat gebied in Nederland.

Voor zijn zaak moest hij veel reizen in Europa (van Lapland tot Gibraltar) en dat deed hij liefst per auto, mede omdat het vliegverkeer nog niet zo ontwikkeld was in die dagen. Zoals zijn naam doet vermoeden is hij van Engelse origine, maar hij woont reeds vele tientallen jaren in Nederland. Hij is goed bevriend met Kenneth Day, de schrijver van "Alvis, The Story of The Red Triangle" en was in de jaren vijftig vaak op Alvisdagen in Engeland te vinden.

In de 70er en 80er jaren reed de heer Hurlle Bath diverse AC's en zat hij in het bestuur van de Nederlandse AC Club. Tevens heeft hij in die tijd het bedrijf Replicars opgezet dat gespecialiseerd is in miniatuurauto's. Voor dat bedrijf heeft hij veel per auto gereisd in de voormalige oostbloklanden. Replicars in Oosterhout (Gld) wordt nu geleid door zijn oudste zoon.

Hoe heeft u het merk Alvis leren kennen?

Merk en auto waren mij jarenlang totaal onbekend. Maar op een gegeven moment stond op de Prinsengracht in Amsterdam, tegenover de Rechtbank, elke dag een Alvis TC21 geparkeerd. Deze bleek later van de heer Van de Kieft te zijn, die ook in Amsterdam zijn praktijk had.

Ik was meteen verliefd op de auto om zijn lijnen en ben me in het merk gaan verdiepen.

Hoe heeft u uw eerste Alvis gekocht?

Op een goede dag reed ik in Den Haag langs de zaak van de Gebroeders De Soet (geen Alvis-dealer!) op de ???kade en daar stond 'zij' in de etalage, een zwarte TC21/100 Grey Lady met kenteken ND-09-38. Degenen die goed thuis zijn in de Nederlandse kentekennummers weten dat dit dus het 938e uitgegeven kenteken was dat bij de auto bleef. Immers, deze serie begon met ND en niet met AA zoals velen nog wel eens denken.

De Alvis was een occasion en werd nieuw gekocht door ir. Smit, een waterbouwkundig ingenieur bij Rijkswaterstaat. De enige Alvis-dealer was Sieberg in Amsterdam. Sieberg vertegenwoordigde drie Engelse merken, nl. Rover-Jowett-Alvis.

(CvdW: Sommige AOCN-leden hebben hun Alvis nog rechtstreeks uit de showroom van Sieberg gekocht; een daarvan is Christo van Zweeden met zijn linksgestuurde TD21 DHC, nu in bezit van Dirk Lindenbergh.)

Er gaat nog steeds een leuke anekdote over Sieberg. De directeur van Sieberg was ir. Engelen, zelf ook een Alvis-rijder. Rover was veruit het grootste merk van de drie en als de telefoon ging bij Sieberg en Engelen nam op, dan zei hij steevast met rustige stem en de klanten in verwarring brengend: " U spreekt met de roverhoofdman....." Een grapje dat tegenwoordig niet meer gewaardeerd zou worden.

Eenmaal in Amsterdam heb ik de Alvis toch niet in onderhoud gegeven bij Sieberg, maar bij Wil van Oosten op de Ceintuurbaan. Wil van Oosten was een fenomeen en hij had eigenlijk als zuiger geboren willen worden... Een man met gouden handen die er echt zicht op had. Hij vertegenwoordigde geen enkel merk. Ik herinner me dat hij alle auto ophaalde met een Austin Seven. Zelf reed hij een Twin Riley Imp met zo een Wilson Preselector bak.

Had de Alvis veel onderhoud nodig?

Het probleem was dat ik er "pittig" mee reed en er ging vaak iets stuk aan de motor. Maar Wil van Oosten wist

dat altijd op te lossen en hij werkte graag aan mijn Alvis.

Was Alvis bekend in Europa?

Nou, daarover heb ik wel eens iets gekst meegemaakt. In 1952 was ik op doortocht via Duitsland en Zwitserland naar Italië. Op de Autobahn wordt ik rechts ingehaald door een "Ponton" Mercedes die zeer geïnteresseerd naar mijn Alvis kijkt.

Dan haal ik hem weer in, dan hij mij weer. Na enige tijd staat hij met panne op de vluchtstrook. Ik stopte ook en vroeg hem waarom hij zo naar mijn auto keek. Hij antwoordde: "Ich dachte es war ein Simca!!!", mij met grote vraagtekens achterlatend.

Na een lang oponthoud aan de Zwitsers-Italiaanse grens rijd ik richting Como-meer naar het plaatsje Villa D'Este.

Eenmaal bij het gereserveerde hotel aangekomen realiseer ik me dat ik geen duurder hotel had kunnen kiezen en dat met amper lire op zak. Er waren toen nog geen credit cards of eurocheques. Via de oprijlaan rijd ik naar de ingang alwaar ik uitstap en een parking-valet mijn Alvis naar de garage rijdt. Zo een auto had hij nog nooit gezien. Ik nog nooit zo een duur hotel. Het goedkoopste op de kaart was Campari en daar bestond het diner dan ook uit. De volgende ochtend reken ik af en haal net het bedrag met nog een paar lire over.

Met wat voor snelheid reed u in die jaren?

De Italiaanse autowegen (SS = Strada Statale) aangelegd onder Mussolini en de Duitse Autobahnen nodigen uit tot hard rijden. Vaak reed ik 130 tot 140 km per uur, een formidabele snelheid in het begin van de vijftiger jaren.

Er waren in die tijd maar vijf (Engelse) auto's die standaard afgeleverd werden met een topsnelheid van meer dan 100 miles per uur, nl. de Frazer-Nash Targa Florio, de Aston Martin DB2/4, de Austin-Healy 100, de Bentley Continental S en de Alvis TC21/100, waarbij deze laatste ontegenzeggelijk het meeste comfort bood, zowel bij lage als hoge snelheden.

De grijze dame bevond zich dus in zeer snel gezelschap en was een heerlijke reisauto. (CvdW: Kan je nagaan wat een indruk een Alvis Speed 25 maakte in 1937 met 100 miles per uur, standaard af fabriek!!)

En nooit een ongeluk gehad?

Op de terugweg van Italië naar Nederland moest ik in Karlsruhe een textielwever ophalen. Ik reed 130 km per uur en plotseling lag er een boom dwars over de Autobahn. Ik mikte op het dunste stuk en met een geweldige klap knalde ik erover heen. Bij inspectie bleek dat de stuurinrichting er niets van geleden had,

iets dat altijd een geweldig stuk vakmanschap is geweest van Alvis.

Later op de terugweg kreeg ik met 125 km per uur een klapband linksvoor, maar de Grey Lady raakte niet van de weg.

Wel ben ik toen met knikkende knieën trillerig uitgestapt om de reserveband aan te leggen.

U bent ook veel in Scandinavische landen geweest. Hoe ging het er daar aan toe?

In 1953 ging ik met het veer van Denemarken naar Zweden. Ik had haast om het veer op tijd te halen en ben letterlijk op mijn laatste druppel benzine het veer opgereden. Eenmaal in Zweden moest ik er vanaf geduwd worden, de tank was echt helemaal leeg.

In die tijd reed ik ook vaak in één dag van Amsterdam naar Kopenhagen en dat ging voornamelijk over tweebaans wegen, een hele prestatie voor die tijd.

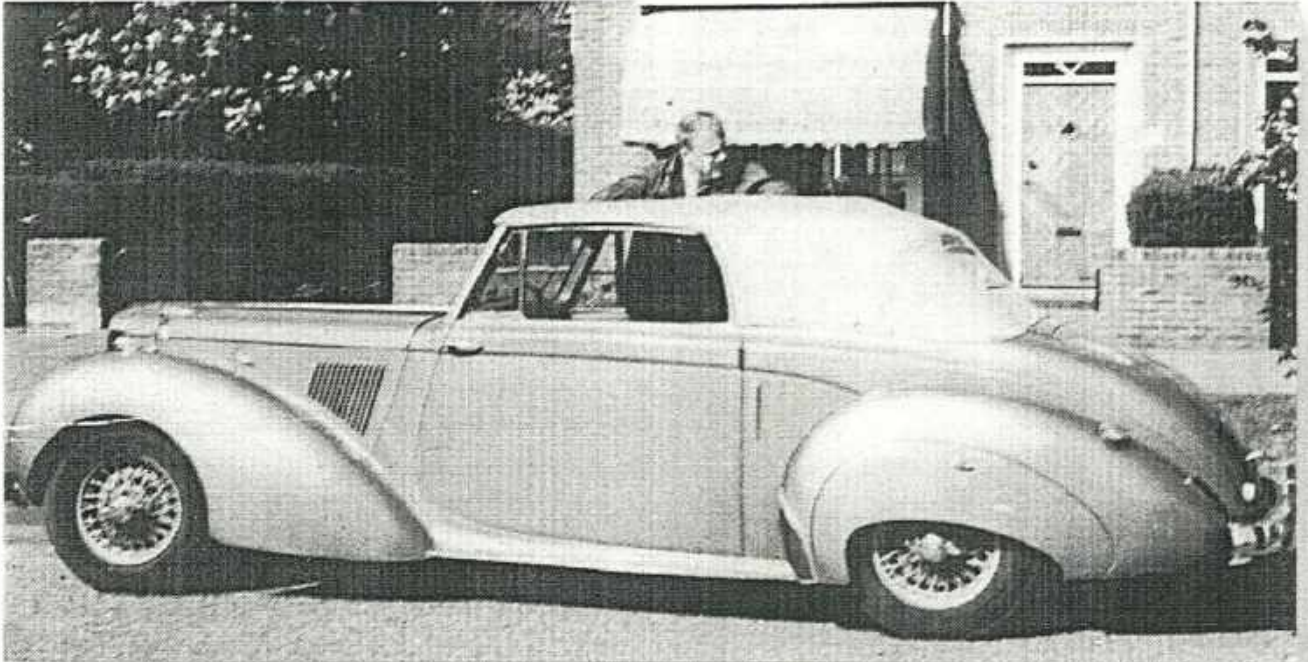
Ook waren de Scandinavische winters iets om zwaar rekening mee te houden (de Alvis verwarmde prima) en werd er in Zweden nog links gereden. Wat velen zich nu niet meer kunnen voorstellen is dat grote delen van het traject over "gravelroads" ging met van die fijne opspringende steentjes.

Begin 1953 heb ik een reis naar Noorwegen gemaakt met als doel een bezoek aan mijn hoofdfournisseur. Op de grens tussen Zweden en Noorwegen bij het plaatsje Strömstad begeeft de Alvis het.

Er was een zuiger door het blok geslagen. En natuurlijk geen onderdelen te vinden in het Zweedse dorp. Na telefoneren met Holyhead Road (CvdW: dit is de straat waaraan de Alvis-fabrieken in Coventry gelegen waren) kwamen wij overeen dat de Alvis retour UK ging voor reparatie. Het probleem was alleen om een boot te vinden.

Weer terug in Nederland bleek dat nog niet zo eenvoudig te zijn. We zochten een coaster die in staat was een auto te laden. Een aantal maanden ging voorbij. Uiteindelijk via VCK (Verenigd Cargadoors Kantoor) vonden we een boot die de Alvis naar Kingston-upon-Hull vervoerde. Bij aankomst in de haven stond daar keurig een fabriekstruck van Alvis uit Coventry te wachten om mijn auto op te laden. Tot zover ging alles goed, maar de liefde voor Alvis was wel een beetje over.

Tegelijk met het lossen van de Alvis, loste de coaster ook grote rollen Zweeds papier. Toen de Alvis op de kade stond, viel een van die papierrollen uit de kraan, precies op mijn Alvis!! Ook dat nog, de carrosserie was zo plat als een dubbeltje. In stilte hoopte ik nu op het innen van de verzekeringspenningen om er vanaf te wezen. Maar wie schetst mijn verbazing dat de verze-



kering graag de schade wilde laten herstellen en betalen voor een bedrag van 3.500 gulden! Toen een enorm bedrag gelijkwaardig aan het jaarsalaris van een jong academicus. Holyhead Road zat er goed mee. Toen de Alvis klaar was, je mocht spreken van een totale restauratie, ben ik haar zelf in Coventry gaan ophalen. De ironie was dat ik haar meteen wilde verkopen. Gewoon teveel pech mee gehad, het was mijn auto niet meer.

Ik heb haar verkocht aan een Bugatti-verzamelaar uit Rotterdam. Later heb ik gehoord dat hij haar total-loss heeft gereden....

Ook heb ik nog een andere vermeldingswaardige ervaring in Zweden gehad. Ik ontmoette in Stockholm eens een Nederlander die werkelijk alles van mijn Alvis wilde weten en mij een paar keer vroeg of ik haar wilde verkopen, wat ik toen niet wilde.

Zeker twintig jaar later zat ik op het terras van Americain op het Leidseplein in Amsterdam toen er ineens een Alvis Grey Lady voorbij kwam geschoven. De chauffeur stopte voor het terras en wij herkenden elkaar. "Ziet u wel", riep hij me toe, "het is me toch gelukt om een Alvis te rijden!" Daarna reed hij verder en heb ik hem nooit meer gezien. Wat zijn naam is weet ik niet, maar het zou leuk zijn als iemand in de huidige AOCN dit verhaal herkent!

Welk merk bent u daarna gaan rijden?

Tussendoor heb ik een MG Magnette ZA gehad. Die stonden bij Molenaar, de importeur, voor 9.990

gulden in de aanbieding. Tevens kon je daar een mooie opvoerset op laten monteren en dat heb ik maar meteen laten doen, want in Zweden moest ik de strijd aankunnen met de Volvo's 544, de bekende katteruggen, die eind vijftiger jaren bloedsnel waren. En ik wist uit ervaring dat de Zweden graag een sprintje trokken, maar met mijn opvoerset liet ik vele katteruggen alleen mijn MG-rug zien!

En was het toen helemaal over met Alvis?

Nee. In de jaren 1959-1960 zat in samen met de architect Aldo van Eyck in de Stichting Nieuwe Woonvormen. Aldo reed al jaren een TC21/100 DHC en parkeerde deze voor zijn woning op de Oude Schans in Amsterdam. Toen kon dat nog.

Ik werd weer verliefd en die heb ik toen van hem overgenomen en gereden als tweede auto.

De auto is tamelijk beroemd omdat hij vaak staat afgebeeld op de door Aldo gemaakte foto's van zijn gebouwen die in (zijn) architectuurboeken terecht zijn gekomen.

Het kenteken was NX-22-??. Bij Albers in Blaricum heb ik haar laten overspuiten in Golden Sand metallic, een prachtige kleur die later standaard werd op de TE 21 en de TF 21. De creme kunstof leren kap combineerde daar goed mee. Ik heb er alleen lange binnenlandse afstanden mee gereden.

Zo een zes cilinder 3.0 liter vergeet je niet. Als ik mijn ogen dicht doe en ik concentreer me dan hoor ik weer dat prachtige geluid van een Alvis zes cilinder, ruik ik weer het leer van de bekleding en voel ik weer de



ranke knop van de versnellingspook in mijn hand .
Tsjonge, wat schakelde die auto.
Na jaren rijplezier heb ik haar verkocht aan twee
Helmondse broers die haar helemaal eigenhandig
gerestaureerd hebben. Of ze nog bestaat weet ik niet.
Op bijgaande foto staat de Alvis met een zakenpartner
van me voor een huis in Oegstgeest. Het is de enige
afbeelding die ik ervan heb.
Terugkijkend, en dat klinkt gek, ben ik toch het meest
verkochte aan mijn eerste TC21/100 Saloon. Dat komt
door de vele internationale reizen die ik met haar
gemaakt heb en het vele plezier dat ik daaraan beleefd
heb.

*En wat was in 1960 uw auto voor dagelijks
gebruik?*

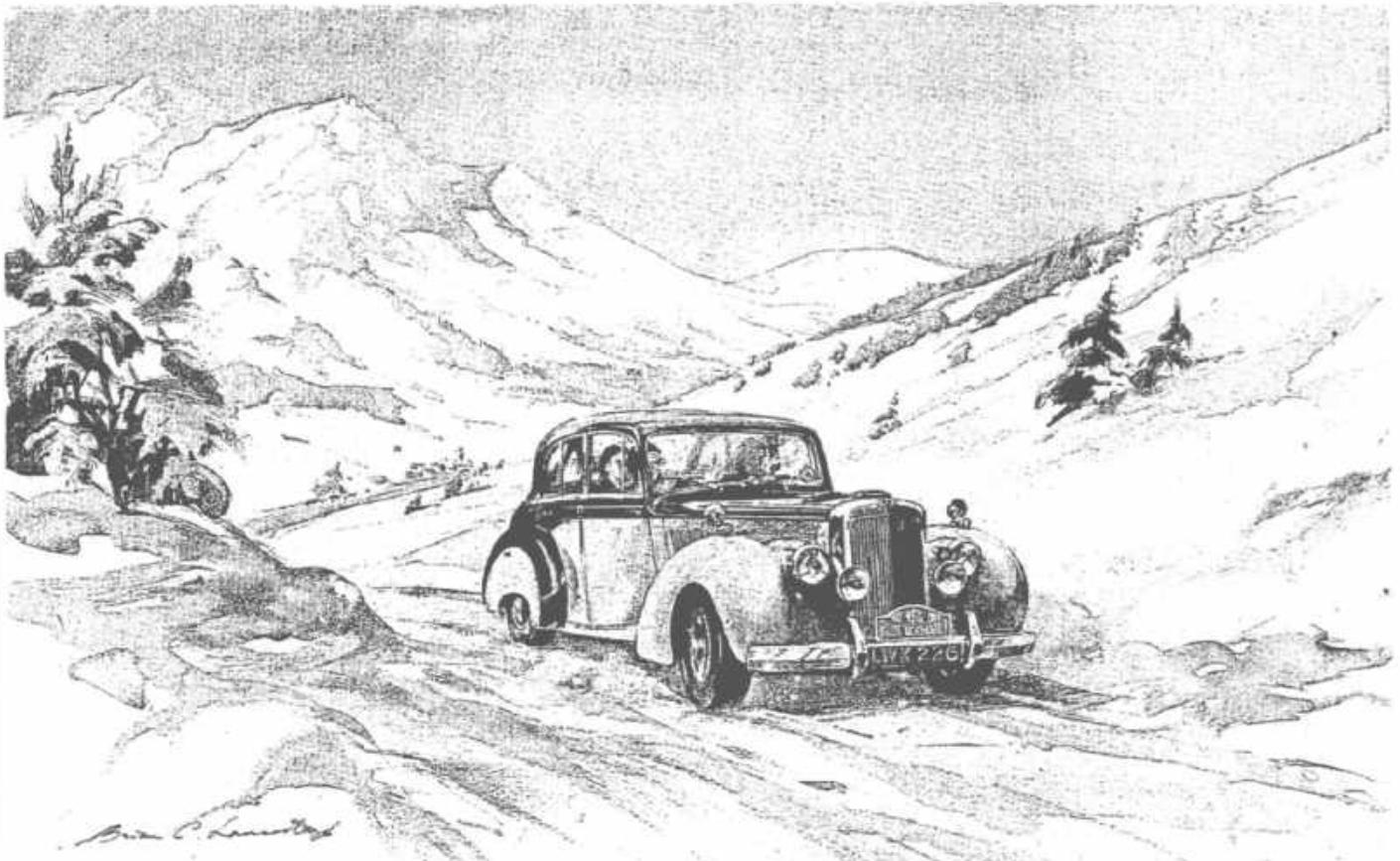
In Turijn had ik op de Motorshow een door Michelotti
ontworpen en door Vignale gebouwde Triumph Italia
gezien. Deze was gebaseerd op de TR3A/TR3B. Ik heb
deze auto direct in Italië bij de fabriek gekocht voor
6.000 dollar en ben er meteen mee naar Nederland
gereden. Ik was daarmee de eerste in Nederland die
een Triumph Italia reed. Maar dat verhaal is misschien
meer iets voor de Triumph-club.....

Naschrift CvdW:

*Tijdens mijn gesprek op Brooklands met Ken Day
wist hij zich Leslie Hurlle Bath goed te herinneren.
In de "Fifties" kwam de heer Hurlle Bath vaak als
enige Alvis "from the continent", zodat de AOC
achteraf toch kon spreken van "An International
Alvis Day"*

*Tevens herinnerde Ken Day zich nog een gesprek
begin zestiger jaren tussen de heren Leslie Hurlle
Bath en John Parkes, de toenmalige Chairman
van Alvis Limited. De heer Leslie Hurlle Bath
stelde aan John Parkes voor, om in navolging van
de ontwikkelingen in Italië (met name Alfa
Romeo Guilletta) een lichte Alvis te ontwikkelen.
Het antwoord van John Parkes staat Ken Day nog
in het geheugen gegrift:*

*"In England nobody is buying an Alvis without a
long bonnet and a 3-litre engine under it."
Ken Day tot slot: Leslie proved to be a man of
vision.*





von Graber karossiert

Der Wagen
der auch dem anspruchsvollsten
Fahrer höchsten Genuss
bietet

Generalvertreter – Distributeur
Karrosserie Hermann Graber, Wichtrach
Telephon (031) 68 21 22

ALVIS LIMITED COVENTRY

VRAAG & AANBOD

TE KOOP AANGEBODEN

Alvis Speed 20 SC Saloon 1934 (Charlesworth)

Info: Reinhart Dortschy (2593) - M: +49 1708870497 - e-mail: rdortschy@t-online.de



Alvis TA21 DHC 1951 Tickford – Geert-Jan Schasfoort (2558)

Info: **J. Augustijn** - Auto Expertise - M: +31(0)622556263
e-mail: admin@jhgaugustijn.nl



Alvis TB14

Alvis TA21 DHC

Motor Alvis TC21

Info: Willi Pütz (2617) - T: +49 221 353235 - e-mail: puetz-huerth@gmx.de



Grote hoeveelheid Alvis TA21 Onderdelen

Info: Hans Noordhoek (2548) – M. +31 (0)655773147 e-mail: j.noordhoek@planet.nl

4 Spaakwiel voor TD/TE/TF met Vredestein Classic Sprint in redelijke staat

Info: Anton Brouwers (2509) – M. +31 (0)653217608
e-mail: anton@brouwershelmond.nl



Reactie van de
'Alvis Car Club of Victoria–Australië'
naar aanleiding van de ontvangst van het boek
'100 Jaar Alvis'.



Dear André,

I am overwhelmed by your present to me.

It is the most perfect reproduction of Alvis photographs and artwork that I have ever seen.

Some of them I have seen before but not at the perfect resolution that this work displays.

Please pass on my compliments to all who were involved in its compilation and production.

It now puts me under pressure as the AOC Bulletin editor to do better than what I am achieving at the moment.

Again I am very appreciate and look forward to setting aside some time to have a much better look at the book and as you say have fun with the computer in a conversion to English.

In many ways I am envious of Europeans who were brought up where there was exposure to other languages.

In Australia we are very cosseted as most speak English and there is not much of a need for exposure to other languages.

Stay well in these difficult covid-19 days.

Best wishes to you and your club.

John Lang

ALVIS

Contributie 2021 Beitrag 2021

ALVIS

Geacht clublid, Sehr geehrtes Clubmitglied,

Door u over te maken Durch Sie zu überweisen : € 75,00

Te betalen voor Zu Bezahlen vor dem : 31 januari 2021

Betalingskenmerk Bezahlungsvermerk : contributie AOCN 2021

Bankrekeningnummer Bankverbindung IBAN : NL32ABNA0514076704
BIC : ABNANL2A

met vriendelijke groet, mit freundlichem Gruß

Rob van Tuijl - Penningmeester Schatzmeister Alvis Owner Club Nederland

T +31 (0)636333159 - E penningmeester@alvisocn.com

Een jongensdroom die uitkwam deel 2



Der Traum eines Jungen wird wahr - Teil 2

In het juli 2020 nummer van de Triangel heb ik geschetst hoe mijn droom ooit een Alvis te bezitten in 2005 uitkwam. Hier wil ik nog iets meer over de auto zelf vertellen. Het is namelijk in zekere zin geen gewoon model en het is mij gelukt vrijwel de hele geschiedenis te achterhalen.

Genève

Toen Alvis in oktober 1958 eindelijk een nieuw model, de TD serie, op de markt kon brengen, was het de bedoeling deze ook op de continentale markt te verkopen. De beste plaats voor een introductie was uiteraard de jaarlijkse 'salon internationale de l'automobile' in Genève. Deze plaats lag ook voor de hand gezien de jarenlange connectie met de carrosseriefabriek van Hermann Graber. Die had altijd een stand met eigen creaties op de tentoonstelling en dat was in maart 1959 ook zo. Daarnaast exposeerde Alvis zelf twee exemplaren van het nieuwe model: een 'saloon' en een cabriolet ofwel 'drophead' coupé. Deze dhc met chassisnummer 25991 zou na veel omzwervingen mijn eigendom worden. Helaas ben ik er nooit in geslaagd een echt goede foto te verkrijgen van deze auto op de stand. Of Graber zijn show auto's heeft verkocht, weet ik niet. Alvis lukte het niet en de auto's, beide met links stuur, gingen terug naar Coventry. Maar een Belgische edelman die de cabriolet had gezien, bleek toch geïnteresseerd en eind april werd de auto naar Brussel verzonden. Op 13 mei kreeg de auto -lichtgrijs (P 503) met een donkerblauwe kap- het kenteken 9 DU 30 op naam van een onderneming, waarvan baron Thierry d'Huart de directeur was.

Amerikaan

Na vier jaar verkocht de baron de TD aan de Amerikaan

In der Juli-2020-Ausgabe des Triangel habe ich skizziert, wie mein Traum, einen Alvis zu besitzen, im Jahr 2005 wahr wurde. Hier möchte ich etwas mehr über das Auto selbst erzählen. In gewisser Weise ist es kein gewöhnliches Modell, und ich habe es geschafft, fast die gesamte Geschichte nach-zuzeichnen.

Genf

Als Alvis im Oktober 1958 endlich ein neues Modell, die TD-Serie, auf den Markt bringen konnte, war die Absicht, es auch auf dem kontinentalen Markt zu verkaufen. Der beste Ort für eine Einführung war natürlich der jährliche "Salon international de l'automobile" in Genf. Dieser Ort war auch angesichts der langjährigen Verbindung mit der Karosseriefabrik von Hermann Graber naheliegend. Er hatte immer einen Stand mit eigenen Kreationen auf der Ausstellung und das war auch im März 1959 der Fall. Darüber hinaus zeigte Alvis selbst zwei neue Modellen: eine Limousine und ein Cabriolet oder „Drophead-Coupé“. Dieser DHC mit der Fahrgestell Nummer 25991 sollte nach vielen Umwegen in meinen Besitz übergehen. Leider ist es mir nie gelungen, ein wirklich schönes Foto von diesem Auto auf dem Stand in Genf zu bekommen Ob Graber seine Ausstellungs-Fahrzeuge verkauft hat, weiß ich nicht. Alvis hatte keinen Erfolg und die Autos, beide mit Linkslenkung, fuhren zurück nach Coventry. Aber ein Belgischer Adliger, der das Cabrio gesehen hatte, zeigte sich interessiert, und Ende April wurde der Wagen nach Brüssel geschickt. Am 13. Mai erhielt der Wagen - hellgrau (P 503) mit dunkelblauem Verdeck - das Kennzeichen 9 DU 30 im Namen einer Firma, deren Direktor Baron Thierry d'Huart war.



Edgerton G. North, jr., die in Brussel werkte. Deze gebruikte de auto de hele zomer van 1963 voor een uitgebreide tour door Europa. Aan het eind van het jaar keerde hij terug naar de V.S. en nam de auto mee. Om niet duidelijke redenen liet North de auto donkerblauw spuiten, misschien vond hij het wat fletse grijs gewoon niet mooi. North had de auto bij zijn buitenhuis staan, dat hij in 1975 verkocht om uitsluitend in zijn appartement in de stad New York te gaan wonen. Kennelijk vond hij het niet handig om de Alvis in het stadsverkeer daar te gebruiken. Of hij vond het niet de moeite waard deze te laten restaureren want hij verkocht de auto voor slechts \$ 1000 aan Jack Grotz, secretaris North American Section AOC, die hem aan zijn vrouw cadeau deed. Na hun scheiding verkocht mevrouw Grotz de auto aan een New Yorkse dealer.

Spoorzoeken

Een groot deel van de kennis over de auto dank ik aan Wayne Brooks en ook aan Dave Culshaw, Alvis kenners bij uitstek. Wayne wist mij ook te melden, dat de auto een aantal jaren na 1976 zoek is geweest. In het midden van de jaren tachtig dook hij weer op bij autohandelaar Leo Gebhart in Scottsdale, Arizona. Deze mailde mij o.a. dat hij Nederlandse voorouders had en steeds van plan was om ons land te bezoeken. Maar zo voegde hij er aan toe: "I am 77, so I guess I had better hurry if I am going to make it in this lifetime". Uiteraard heb ik aangeboden hem hier rond te rijden als het er toch nog van zou komen. Gebhart verkocht de Alvis in 1986 aan Ronald Sanders, waarbij een Maserati werd ingeruild. Waarschijnlijk was de auto inmiddels weer meer waard. Sanders verhuisde in mei 1994 naar het dorpje Bingham in de buurt van het Engelse Nottingham. Voor \$ 995 ging de auto mee, waarbij een verzekeringswaarde werd opgegeven van \$ 10.000.

Munitie

Ronald Sanders kreeg gezondheidsproblemen en bood de auto via het 'pink bulletin' aan. In mei 1999 werd David Little de nieuwe eigenaar. David, handelaar in munitie voor jachtgeweren en startpistolen, beschikte al over een TC dhc en wilde ook een wat modernere Alvis hebben. Hij liet de auto weer in de originele kleur lichtgrijs spuiten en besteedde veel aan onderhoud en verbetering. Het belangrijkste was wel het vervangen van de Borg Warner automaat door een moderne ZF met vier trappen. Een conversie die zeer aan te bevelen is: bij 120 km/u draait de motor slechts 2500 t/min. Voorts werden de voorwielremmen vervangen door Coopercraft en de trommels achter door schijven. De malle 'paraplu' handrem verdween, er kwam een fatsoenlijke handle op de cardantunnel voor in de plaats. Een wisselstroomdynamo was ook een logische verbetering. Banden, veren en de uitlaat werden vernieuwd, carburateur en stroomverdeler kregen een 'reconditioning', achteras en wielophanging werden 'completely overhauled'. Voorts liet David een mooie 'full tonneau cover' in de kleur van de kap maken. Hij hield van medio 2001 tot augustus 2004 een logboek bij, dat begint met de mijlenstand 12688. Het vermeldt reizen naar o.a. de Provence, de Franse Zuidkust en

Amerikaner

Nach vier Jahren verkaufte der Baron die TD an den Amerikaner Edgerton G. North Jr., der in Brüssel arbeitete. Er nutzte das Auto den ganzen Sommer 1963 für eine ausgedehnte Tournee durch Europa. Am Ende des Jahres kehrte er in die USA zurück und nahm das Auto mit. Aus nicht bekannten Gründen, ließ North den Wagen dunkelblau lackieren, vielleicht gefiel ihm das helle Grau einfach nicht. North parkte das Auto bei seinem Landhaus, das er 1975 verkaufte, um ausschließlich in seiner Wohnung in der Stadt New York zu ziehen. Offenbar wollte er den Alvis dort nicht im Stadtverkehr einsetzen. Oder er hielt es nicht für lohnend, ihn restaurieren zu lassen, weil er den Wagen für nur 1000 Dollar an Jack Grotz, Sekretär der nordamerikanischen Sektion der AOC, verkaufte, der ihn seiner Frau zum Geschenk machte. Nach ihrer Scheidung verkaufte Frau Grotz das Auto an einen New Yorker Händler.

Spurensuche

Ein Großteil des Wissens über das Auto verdanke ich Wayne



Brooks und auch Dave Culshaw, Alvis-Kenner par excellence. Wayne erzählte mir auch, dass das Auto nach 1976 einige Jahre lang verschollen war. Mitte der achtziger Jahre tauchte es wieder beim Autohändler Leo Gebhart in Scottsdale, Arizona, auf. Er schickte mir eine Mail, dass er niederländische Vorfahren habe und immer vorhabe, unser Land zu besuchen. Aber er fügte hinzu: "Ich bin 77, also sollte ich mich wohl besser beeilen, wenn ich es in diesem Leben schaffen will". Natürlich habe ich angeboten, ihn hier herumzufahren, falls es doch noch dazu kommen sollte. Gebhart verkaufte den Alvis 1986 an Ronald Sanders, unter Inzahlungnahme eines Maserati. Wahrscheinlich war das Auto inzwischen mehr wert. Sanders zog im Mai 1994 in das Dorf Bingham in der Nähe der englischen Stadt Nottingham. Für 995 Dollar nahm er das Auto, mit einem Versicherungswert von 10.000 Dollar, mit nach England.

Munitie

Ronald Sanders bekam gesundheitliche Probleme und bot das Auto über den „Pink Bulletin“ an. Im Mai 1999 wurde David Little der neue Eigentümer. David, ein Händler von Munitie für Schrotflinten und Startpistolen, hatte bereits

de Shetland eilanden. Het eindigt met Holland en de mijlenstand 21362. Hoeveel mijl de auto werkelijk heeft afgelegd, is uiteraard niet na te gaan. Zelf heb ik er 13.450 mijl mee gereden. David Little wilde ook in het voorjaar en de herfst tochten maken en vond de TD daarvoor toch niet zo geschikt, begrijpelijk in het Engelse klimaat. Om de aanschaf van een TE of TF saloon te bekostigen, besloot hij de TD dhc te verkopen. Zijn advertentie in het 'pink bulletin' zorgde ervoor dat de auto in mijn bezit kwam, zoals al beschreven in deel 1 van dit verhaal.

Stuurbekrachtiging, e.d.

Er zullen vast leden van de AOC NL zijn met sterke armspieren of misschien laten zij de voorbanden heel hard oppompen. Mij viel meteen bij de eerste rit op dat het sturen wel heel erg zwaar ging. Dat vond trouwens de Alvis directie op een gegeven moment ook en bood stuurbekrachtiging aan. Dat was later, mijn auto behoorde tot de eerste series in productie. Het besluit om een stuurbekrachtiging te laten monteren, was dus snel genomen. De uitvoering bleek helaas heel wat meer tijd en vooral ook inventiviteit te kosten. Ik heb dit beschreven in de Triangel 66 van december 2005. De auto's uit de eerste bouwjaren waren naar mijn idee wat karig bedeed waar het de bekleding van het dashboard betreft. Alleen voor het middendeel wortelnoten en voor de rest saai gewoon noten. Ook hier was de Alvis directie het met mij eens want de latere modellen zagen er veel mooier uit. Dus kreeg mijn auto 'polished burr walnut all over'. Puristen kunnen opmerken dat dit niet origineel is. Zeker niet origineel is de wind deflector die het rijden bij wat hogere snelheden -op de snelweg reed ik altijd de toen toegestane 120 km/u- zo veel comfortabeler maakt. Een exemplaar dat Peugeot op de 306 cabrio leverde, bleek gemakkelijk te monteren. Spuiten in de kleur van de bekleding was zo gebeurd. Aan spiegels op de spatborden heb ik nooit kunnen winnen en dus werden die vervangen door spiegels aan de deuren.

Fietsen mee

Rijden in een open auto is wel leuk, fietsen is dat ook en bovendien gezonder. De combinatie vinden mijn vrouw en ik het summum. Dus moest de Alvis geschikt gemaakt worden voor het vervoer van twee fietsen, en dat liefst onzichtbaar. Het bleek betrekkelijk eenvoudig een afneembare trekhaak te monteren, waarbij de buis waarin de haak glijdt zo ver onder de bumper zit, dat deze vrijwel onzichtbaar is. Met de fietsen achterop hebben we naar veel mooie delen van ons land gereden.

Naar Anton en naar Duitsland

Gedurende vijf jaar heeft de Alvis veel plezier gegeven. Bij voorbeeld bij de ritten van de AOC Nederland. Vakanties naar Engeland lagen voor de hand, maar ook naar Parijs werd gereden. Te verwachten was, dat niet iedere tocht vlekkeloos zou verlopen en dat bleek ook. Aangezien ik zelf geen sleutelaar ben, moest diverse malen professionele hulp worden ingeroepen. Dat ging irriteren, evenals de hoge onderhoudskosten. Bovendien waren er gezondheidsproblemen.

einen TC DHC und wollte auch einen moderneren Alvis. Er ließ den Wagen in der Originalfarbe hellgrau neu lackieren und verbrachte viel Zeit mit der Wartung und Verbesserung. Das Wichtigste war, die Borg Warner-Automatik durch ein modernes vierstufiges ZF zu ersetzen. Ein Umbau, der sehr zu empfehlen ist: bei 120 km/h dreht der Motor nur 2500 U/min. Außerdem wurden die Vorderradbremmen durch Coopercraft und die hinteren Trommeln durch Scheiben ersetzt. Die dumme „Regenschirm“-Handbremse verschwand, ein anständiger Griff am Kardantunnel nahm seinen Platz ein. Eine Wechselstromlichtmaschine war ebenfalls eine logische Verbesserung. Reifen, Federn und Auspuff wurden erneuert, Vergaser und Verteiler wurden überholt. Hinterachse und Aufhängung wurden komplett überholt. David ließ auch ein schönes „Full Tonneau Cover“ in der Farbe der Haube anfertigen. Von Mitte 2001 bis August 2004 führte er ein Logbuch, beginnend mit dem Kilometerstand 12688. Erwähnt werden Reisen in die Provence,



an die französische Südküste und auf die Shetland-Inseln. Sie endet mit den Niederlanden und dem Kilometerstand 21362. Wie viele Kilometer das Auto tatsächlich zurückgelegt hat, lässt sich natürlich nicht nachvollziehen. Ich selbst bin 13.450 Meilen damit gefahren. David Little wollte auch im Frühjahr und Herbst Reisen unternehmen und fand den TD dafür nicht so geeignet, verständlich bei dem englischen Klima. Um den Kauf einer TE- oder TF-Limousine zu finanzieren, beschloss er, den TD DHC zu verkaufen. Durch seine Anzeige im "Pink Bulletin" gelangte das Auto in meinen Besitz, wie bereits in Teil 1 dieser Geschichte beschrieben.

Servolenkung usw.

Es wird wahrscheinlich Mitglieder des AOC NL geben, die starke Armmuskeln haben oder vielleicht die Vorderreifen sehr stark aufpumpen. Gleich bei der ersten Fahrt bemerkte ich, dass die Lenkung sehr schwer war. Das Alvis-Management fand das genauso und bot eine Servolenkung an. Das war später, mein Auto war eines der ersten in Serie produzierten. Die Entscheidung für den Einbau einer Servolenkung war also schnell getroffen. Leider stellte sich heraus, dass es viel mehr Zeit und vor allem Erfindungsreichtum erforderte. Ich habe dies in der Triangel 66 vom



Dus werd in 2009 besloten de auto te verkopen. De gelukkige nieuwe eigenaar was Anton Brouwers die veel met de auto heeft gereden en er ook veel aan heeft gedaan. Hij kan dat. Inmiddels heeft hij de TD aan een Duits lid verkocht. De auto die in Zwitserland is geëxposeerd, in België verkocht, verschillende Amerikaanse en twee Nederlandse eigenaren heeft gehad, is nu dus Duits bezit. Ongetwijfeld daar een nog zeldzamer verschijning dan in ons land. Maar zo gaat het. Met een variatie op de reclame voor Patek Philippe horloges: je bent geen eigenaar van een Alvis, je bent slechts de beheerder.

Dezember 2005 beschreven. Meiner Meinung nach waren die Autos aus den ersten Baujahren etwas spartanisch, wenn es um die Furnier des Armaturenbretts geht. Nur für den mittleren Teil Wurzelnuss-Holz und für den Rest nur langweiliges Nussbaum. Auch hier stimmte mir das Alvis-Management zu, denn die späteren Modelle sahen viel schöner aus. So bekam mein Auto überall poliertes Wurzelnussholz. Puristen mögen bemerken, dass dies nicht originell ist. Sicherlich nicht original ist das Windschott, dass das Fahren mit höheren Geschwindigkeiten ermöglicht - auf der Autobahn bin ich immer mit den damals erlaubten 120 km/h so viel komfortabler gefahren. Eines, das Peugeot für das 306er Cabriolet lieferte, erwies sich als leicht zu montieren. Lackieren in der Farbe der Polsterung war einfach. Ich habe mich nie an die Spiegel an den Kotflügeln gewöhnt, deshalb wurden sie durch Spiegel an den Türen ersetzt.

Fahrräder mitführen

Das Fahren in einem offenen Auto macht Spaß, Radfahren auch und ist gesünder. Meine Frau und ich mögen diese Kombination am liebsten. Also musste der Alvis für den Transport von zwei Fahrrädern, möglichst unsichtbar, geeignet gemacht werden. Es erwies sich als relativ einfach, eine abnehmbare Kupplung zu montieren, bei der das Rohr, welches die Kupplung aufnimmt, so weit unter der Stoßstange liegt, dass es praktisch unsichtbar ist. Mit den Fahrrädern im Rücken fuhren wir in viele schöne Teile unseres Landes. An Anton und nach Deutschland Fünf Jahre lang hat der Alvis viel Spaß gemacht. Zum Beispiel bei den Fahrten des AOC Niederlande. Urlaub in England war nahe liegend, aber auch nach Paris wurde gefahren. Es war zu erwarten, dass nicht jede Reise reibungslos verlaufen würde, und so stellte sich heraus, dass dies der Fall war. Da ich selbst kein Bastler bin, musste mehrmals professionelle Hilfe hinzugezogen werden. Das war irritierend, ebenso wie die hohen Unterhaltskosten. Außerdem gab es gesundheitliche Probleme. Daher wurde 2009 beschlossen, das Auto zu verkaufen. Der glückliche neue Besitzer war Anton Brouwers, der das Auto viel fuhr und viel daran verbessert hat. Er kann das! Unterdessen verkaufte er den TD an ein deutsches Mitglied. Der in der Schweiz ausgestellte und in Belgien verkaufte Wagen, der mehrere amerikanische und zwei niederländische Besitzer hatte, befindet sich heute im Besitz eines deutschen Mitgliedes. Zweifellos in Deutschland noch ein viel selteneres Auto als in unserem Land. Aber so läuft es nun einmal. Mit einer Variation der Werbung für Patek-Philippe-Uhren: Du bist nicht der Besitzer eines Alvis, du bist nur der Verwalter.

Erik Glasius



Met vrienden naar de Eifel, Boos 5 – 9 augustus 2020

In augustus hebben wij, samen met een paar vrienden van de British Fun Drivers Club een bezoek gebracht aan de Eifel. Onze voorzitter Jürgen Lutterbeck reserveert elk jaar in augustus een paar kamers in een hotel in de buurt van de Nürburgring, het hotel dient als uitvalsbasis voor een bezoek aan de Oldtimer Grand Prix (OGP). Het was door Corona lang onzeker of de OGP dit jaar zou plaatsvinden.

De kamers waren echter gereserveerd en er was geen negatief reisadvies voor Duitsland daarom hebben wij besloten om naar de Eifel af te reizen. Het was bij vertrek op woensdag al behoorlijk warm. We hebben een tussenstop gemaakt in Horrem, bij Kerpen, hier wonen vrienden die ons zullen vergezellen naar Boos. Ze had-



den voor een lunch gezorgd. Het was inmiddels behoorlijk heet, meer als 33 graden, lunch in de tuin was daarom geen optie en we moesten naar binnen verkassen. Wij waren de eerste van onze groep die in Boos arriveerden. Het Hotel had een grote 'Biergarten' waar we in de schaduw van ons drankje konden genieten en waar 's avonds ook het eten werd geserveerd. Tegen 18.00 uur verschenen ook de andere deelnemers (6 auto's, 12 personen), alle afkomstig uit de buurt van Münster. Voor donderdag stond er een wandeling met ezels op het programma. De Hoteleigenaar verzorgt wandeltochten door de bossen van de Eifel en 2 ezels begeleiden hem daarbij (met ons erbij waren het er waarschijnlijk meer). Aangezien het ook die dag weer heet zou worden voerde het grootste deel van de tocht door een bosrijk gebied waardoor wij afgeschermd werden van de felle zon. Rond lunchtijd verscheen er een tractor die alle benodigdheden voor een perfecte lunch meebracht, zelfs een gekoeld vaatje bier! De tocht eindigde rond 16.00 uur bij het hotel. Die avond was er een barbecue, vanwege Corona werd alles aan

Unter Freunden in der Eifel, Boos 5. - 9. August 2020

Im August besuchten wir zusammen mit einigen Freunden des britischen Fun Drivers Club die Eifel. Jedes Jahr im August reserviert unser Vorsitzender Jürgen Lutterbeck ein paar Zimmer in einem Hotel in der Nähe des Nürburgrings, das als Basis für einen Besuch des Oldtimer Grand Prix (OGP) dient. Durch Corona war es lange Zeit ungewiss, ob das OGP in diesem Jahr stattfinden würde. Da die Zimmer jedoch reserviert waren und es keine negativen Reisehinweise für Deutschland gab, beschlossen wir, in die Eifel zu reisen. Es war bereits recht warm, als wir am Mittwoch abfuhren. Wir machten einen Zwischenstopp in Horrem in der Nähe von Kerpen, hier wohnen Freunde, die uns nach Boos begleiten werden. Sie hatten ein Mittagessen arrangiert. Inzwischen war es ziemlich heiß, mehr als 33 Grad, so dass ein Mittagessen im Garten nicht in Frage kam und wir ins Haus gehen mussten. Wir waren die ersten unserer Gruppe, die in Boos ankamen. Das Hotel hatte einen großen 'Biergarten', in dem wir unser Getränk im Schatten genießen konnten und in dem abends das Abendessen serviert wurde. Gegen 18.00 Uhr erschienen auch die anderen Teilnehmer (6 Autos, 12 Personen), alle aus dem Raum Münster. Für Donnerstag stand ein Spaziergang mit Eseln auf dem Programm. Der Hotelbesitzer bietet Wanderungen durch die Wälder der Eifel an und dabei begleiten 2 Esel ihn (in unser fall waren es wahrscheinlich mehr!). Da es auch an diesem Tag heiß werden sollte, führte uns der größte Teil der Tour durch ein Waldgebiet, das uns vor dem heftigen Sonnenschein schützte. Um die Mittagszeit erschien ein Trekker und brachte alles Notwendige für ein perfektes Mittagessen mit, sogar ein gekühltes Fass Bier! Die Wanderung endete gegen 16.00 Uhr im Hotel. An diesem Abend gab es ein Barbecue, wegen Corona



tafel geserveerd. Vrijdag stond een bezoek aan Bernkastel Kues gepland. Een mooie route voerde ons door de Eifel naar de Moezel. In Bernkastel-Kues werd een bezoek gebracht aan een wijnkelder met een proeverij en daarna zouden we het hier gevestigde Zylinderhaus, een automuseum bezoeken. In Bernkastel-Kues was het enorm druk, geen parkeerplaats te vinden, en hier zijn wij de andere deelnemers kwijtgeraakt. Alleen Erich en Micha bevonden zich nog in ons blikveld. Wij hebben toen besloten om het bezoek aan de wijnkelder over te slaan en rechtstreeks naar het Zylinderhaus te rijden. Een wijs besluit, in de schaduw op het terras van het restaurant konden we op adem komen. Onze bestelling werd afgeleverd door een treintje op een modelspoorbaan, weer eens iets anders. Zylinderhaus Het museum is in 2017 geopend. De basis van het museum is de verzameling van Henk Geerts, een Nederlandse DKW-enthousiast uit Bergen in Noord-Holland. Zowel het Audi als het Auto Union Museum hebben



hem gekenmerkt als 'Kenner bij uitstek'. Henk Geerts heeft met zijn vooroorlogse auto's veel gereisd, onder andere naar Moskou maar ook van oost naar west in Verenigde Staten via de beroemde Route 66. Henk Geerts is in 2013 op 82 jarige leeftijd overleden. Zijn kinderen zijn op zoek gegaan naar een geschikte beheerder voor de collectie van 12 auto's en een oude motorboot met DKW motor en zijn toen in Bernkastel-Kues aan de Moezel terecht gekomen. Rond de verzameling van Henk Geerts, waaronder een zeldzame DKW Monza uit 1957, is later het 'Zylinderhaus' ontstaan. Het museum heeft zich toegelegd op auto's en motorfietsen uit Duitsland en Oostenrijk. Een hele mooie en interessante verzameling en een weergave van Duitse en Oostenrijkse autogeschiedenis. Ook de entourage mag er zijn. De winkeltjes, krantenkiosk en het ARAL tank-station laten het gevoel van de 50er en 60er jaren herleven. Kortom een bezoek aan het Zylind-

wurde alles am Tisch serviert. Am Freitag war ein Besuch in Bernkastel-Kues geplant. Eine wunderschöne Route führte uns durch die Eifel an die Mosel. In Bernkastel-Kues sollten wir einen Weinkeller mit Verkostung besuchen und danach das Zylinderhaus, ein hier ansässiges Automobilmuseum. Bernkastel-Kues war voll, es war kein Parkplatz zu finden, und hier haben wir die anderen Teilnehmer verloren. Nur Erich und Micha waren noch in unserem Blickfeld. Wir beschlossen dann, den Besuch des Weinkellers auszulassen und direkt zum Zylinderhaus zu fahren. Eine weise Entscheidung, im Schatten auf der Terrasse des Restaurants konnten wir verschnauzen. Unsere Bestellung wurde von einem kleinen Zug auf einer Modelleisenbahn geliefert, wieder etwas anderes. Zylinderhaus Das Museum wurde im Jahr 2017 eröffnet. Die Grundlage des Museums bildet die Sammlung von Henk Geerts, einem niederländischen DKW-Enthusiasten aus Bergen in Nordholland. Sowohl das Audi als auch das Auto Union Museum haben ihn als einen "Kenner par excellence" bezeichnet. Henk Geerts reiste viel mit seinen Vorkriegsautos, unter anderem nach Moskau, aber auch von Ost nach West in den Vereinigten Staaten über die berühmte Route 66. Henk Geerts verstarb 2013 im Alter von 82 Jahren. Seine Erben machten sich auf die Suche nach einem geeigneten Verwalter für die Sammlung von 12 Autos und einem alten Motorboot mit DKW-Motor und landeten in Bernkastel-Kues an der Mosel. Rund um die Sammlung von Henk Geerts, darunter ein seltener DKW Monza von 1957, entstand später das 'Zylinderhaus'. Das Museum ist den Autos und Motorrädern aus Deutschland und Österreich gewidmet. Eine sehr schöne und interessante Sammlung und eine Darstellung der deutschen und österreichischen Automobil-







derhaus is zeker de moeite waard. www.zylinderhaus.com Op het programma stond ook een bezoek aan Aston Martin op de Nürburgring dat jammer genoeg door Corona niet door kon gaan. Op vrijdagavond hebben we in een restaurant in Adenau bezocht. Wanneer er een evenement op de Ring wordt gehouden is het meestal ook erg druk in Adenau, een parkeerplaats vinden is dan een probleem. Op deze vrijdag konden wij in het centrum van Adenau voor de deur van het restaurant parkeren...Adenau was uitgestorven. Op de terugweg naar het hotel waren de hotels in de buurt van de Ring donker en de daarbij horende parkeerplaatsen waren leeg! Naar onze informatie werden op zaterdag en zondag maximaal 5000 toeschouwers toegelaten, een fractie van wat anders de OGP bezoekt (+ 60.000). Op zaterdag was het nog steeds zeer warm. Wij hadden afgesproken Uwe en Martina Brogsitter in Bad Neuenahr te bezoeken. Uwe en Martina zouden in november de High Tea voor de AOCN organiseren, en dit was een mooie gelegenheid om nog een paar details door te nemen. Zondagmorgen werden de koffers weer gepakt en na het ontbijt hing het weer richting Helmond. Het waren 4 hele mooie en vooral hete dagen. Tijdens onze thuisreis werden op een paar fikse stortbuien getrakteerd.

Unter Freunden in der Eifel was een mooie onderbreking in een periode die gekenmerkt is door het wegens Corona annuleren van veel evenementen.

Anton Brouwers



geschiede. Auch die Dekoration ist sehr schön. Die kleinen Geschäfte, der Zeitungskiosk und die ARAL-Tankstelle lassen das Gefühl der 50er und 60er Jahre wieder aufleben. Kurz gesagt, ein Besuch im Zylinderhaus lohnt sich auf jeden Fall. www.zylinderhaus.com Auf dem Programm stand auch ein Besuch bei Aston Martin am Nürburgring, leider musste das Corona bedingt annulliert werden. Am Freitagabend besuchten wir ein Restaurant in Adenau. Wenn auf dem Ring eine Veranstaltung stattfindet, ist es in Adenau normalerweise sehr geschäftig, einen Parkplatz zu finden ist ein Problem. An diesem Freitagabend konnten wir im Zentrum von Adenau vor dem Restaurant parken...Adenau war ausgestorben. Auf dem Rückweg zum Hotel waren die Hotels in der Nähe des Rings dunkel, und die entsprechenden Parkplätze waren leer! Nach unseren Informationen wurden am Samstag und Sonntag maximal 5000 Zuschauer zugelassen, ein Bruchteil dessen, was sonst den OGP besuchen würde (+ 60.000). Am Samstag war es noch sehr heiß. Wir hatten vereinbart, Uwe und Martina Brogsitter in Bad Neuenahr zu besuchen. Uwe und Martina würden den High Tea für die AOCN im November organisieren, und dies war eine schöne Gelegenheit, ein paar weitere Details durchzugehen. Am Sonntagmorgen wurden die Koffer wieder gepackt und nach dem Frühstück ging es wieder in Richtung Helmond. Es waren 4 sehr schöne und besonders heiße Tage. Während unserer Heimreise wurden wir mit einigen heftigen Regengüssen konfrontiert.

Unter Freunden in der Eifel war eine schöne Abwechslung in einer Zeit, die durch die Absage vieler Veranstaltungen wegen Corona gekennzeichnet war.





ALVIS

Evenementenkalender

ALVIS

WAT	WANNEER	WAAR	ORGANISATIE
Evenementenkalender 2021			
Algemene Leden Vergadering	waarschijnlijk medio 2021	nog niet bekend	Bestuur AOCN
Hare Drive	9 - 11 april	Zeeuws-Vlaanderen	Peter en Irene Cappon
Fire Flight	14 -16 mei	?	?
Eagle Rally	16 -18 juli	?	?
Indian Run	9 -12 september	Rondje IJsselmeer	Anton en Ellie Brouwers
Evenementenkalender 2022			
Algemene Leden Vergadering	20 februari	nog niet bekend	Bestuur AOCN
Hare Drive	April	Bollenstreek	Rob en Ina van Tuijl
Fire Flight	26 - 29 mei	Stemwede - Duitsland	Jürgen en Natela Lutterbeck
Eagle Rally	22 - 24 juli	Jubileumweekend 40 jaar AOCN	Bestuur AOCN
Indian Run	9 -11 september	?	?
High Tea	27 november	?	?



***Middlebridge Scimitar
GTE - 1990
van Jörn Hackländer***

Heb jij ook een bijzondere auto? Laat het ons weten.





***Middlebridge Scimitar
GTE - 1990
von Jörn Hackländer***
Hast du auch einen besonderen
Pkw? Laßt es uns wissen.

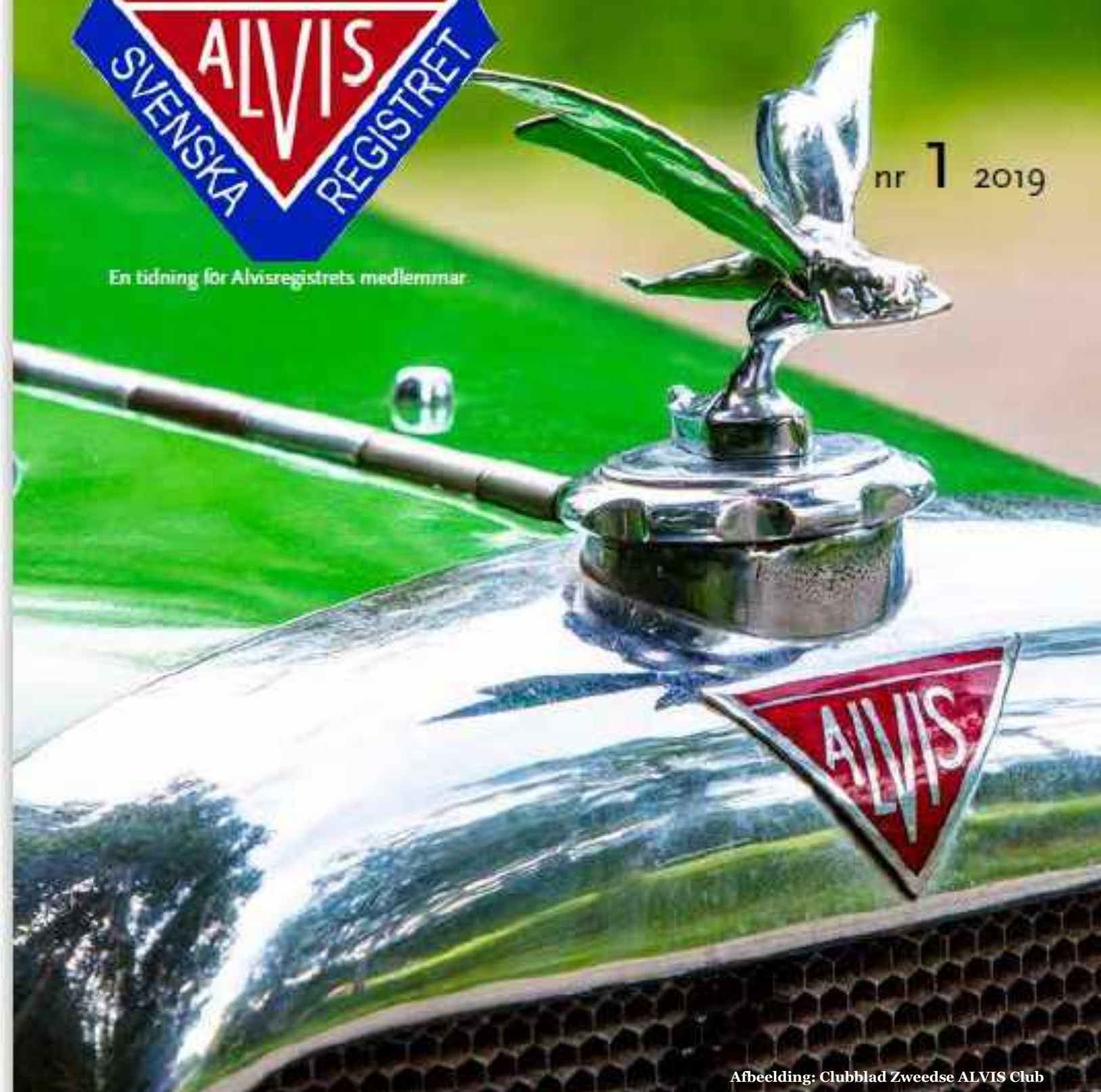


TREKANTEN



nr 1 2019

En tidning för Alvisregistrerets medlemmar



Afbeelding: Clubblad Zweedse ALVIS Club

Vormgeving & Opmaak:
LESLEY KUNSTT

Drukwerk & verspreiding:
editoo®



Retouradres: A. Hillebrand, 1015 GB 33h.

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl