

TRIANGEL

Power with beauty,

APRIL 2021



Speed with grace

NUMMER 124



TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND

Triangel is een uitgave van de
Alvis Owner Club Nederland
www.alvisocn.com

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

Secretaris: A. Hillebrand
Brouwersgracht 33, 1015 GB Amsterdam
tel.: +31(0)206241692
secretaris@alvisocn.com

Penningmeester: R. van Tuijl
van der Vlughtpark 3, 2163VL 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 en foto's:
redactie@alvisocn.com
Tekst in Word (.doc of .docx).
Achter elkaar doortypen, geen harde returns
(geen omhalen) alleen bij nieuwe alinea.
Foto's: kleine selectie met foto-bijchrift.
Bewaar als .jpg file, grootte 300 dpi,
(± 2600 pixels hoog of breed).
Bij veel of grote foto's:
Via www.wetransfer.com sturen naar:
redactie@alvisocn.com

**Inleveren kopij en foto's voor de
volgende Triangel no. 125
Uiterlijk 28 mei 2021**

Het bestuur/de redactie houdt zich het recht voor ingezonden kopij in te korten of niet te plaatsen. Bestuur/de redactie aanvaarden geen verantwoordelijkheid voor fouten in, of ten gevolge van tekst in de Triangel en/of 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 worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van het bestuur, met vermelding van de bron.

- 3 **Chairman's Column**
- 4 **Van het bestuur en de redactie**
- 6 **Evenementenkalender 2021**
- 7 **Alvis op het ijs bij Marken
deel 3**
André Hillebrand
- 12 **De volgende zomer komt zeker**
Franz Otto
- 14 **De Kampioen**
Brits autonieuws voor 1963
- 18 **Alvis in Giethoorn**
Tom Gatsonides
- 21 **Ons ALVIS Speed 20 SD project**
Peter Friedrich und Heiko Primas
- 25 **Restauratie Alvis TD 21 Saloon
deel 7**
door Hans van der Meijden
- 27 **Back in Time?**
Hans van Hulst
- 28 **De meesterwerken
van Hermann Graber**
door Rob Strating
- 32 **De Alvis Speed Twenty**
Uit Oldtimer en Dreamcar Magazine
- 36 **Route des Grandes Alpes**
reisverslag van Jochen Belzer
- 39 **Vraag en Aanbod**

Voorplaat:

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

Chairman's Column

Mooi was die Tijd (voor Corona)

Hoe gaat het met jullie? Een veel gestelde vraag de laatste tijd. Je ziet niemand, contacten komen tot stand via telefoon of e-mail. De laatste fysieke contacten binnen de AOCN dateren van februari 2020, de ALV, en september 2020, de Indian Run. 2020 was een heel 'leeg' verenigingsjaar.

En hoe ziet de agenda voor 2021 eruit? Geen idee. Tot nu toe leeg.....! In overleg met Peter en Irene Cappon is besloten de Hare Drive, gepland in april, te annuleren. Een tegenvaller! Peter en Irene hebben aangeboden de geplande Hare Drive door te schuiven naar volgend jaar april, dus noteer die maar vast in je agenda.

Hoe verder? Geen idee. Zoals het zich nu laat aanzien lijkt wat onze evenementen betreft 2021 een herhaling van 2020 te worden. Onze mobiliteit zal sterk afhankelijk zijn van het tijdstip waarop gevaccineerd wordt. De meeste van ons behoren tot een risico groep (leeftijd) en wij, het bestuur, achten het niet gepast onze leden onnodig aan gevaren bloot te stellen.

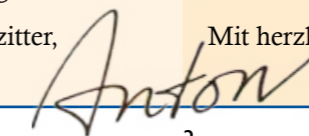
We wachten af, misschien kan zoals vorig jaar in september een Indian Run worden gehouden. Op het moment van schrijven, 24 februari, schijnt de zon en is het in Helmond 18 graden. Het gaat weer kriebelen, we willen weer de weg op. Echter, Koffie to Go en lunchpakketjes op een parkeerplaats daar hebben we onderhand genoeg van. Weer een dagrit of een weekend, gezellig met allen aan een tafel van een lunch of maaltijd genieten, daar kijk ik naar uit! Ik hoef dan ook niet meer te vragen hoe het met jullie gaat, want dan zie ik jullie en dat geeft al vaak een antwoord op die vraag. Ik hoop in de nabije toekomst mijn telefoongesprekken of mijn e-mails met een andere openingswoord te kunnen starten dan:

'Hoe gaat het met jullie' en de afsluiting met 'Blijf gezond' kan dan misschien ook wat vaker achterwege worden gelaten.

In deze Triangel doet onze registersecretaris een oproep om gegevens aan te leveren zodat hij het register kan actualiseren. Verder is er weinig nieuws onder de zon. Ik hoop dat jullie kunnen genieten van deze, weer extra dikke Triangel als compensatie voor alle gemiste evenementen. Laten we hopen dat we spoedig weer een klein beetje kunnen genieten van al dat moois wat nu werkeloos in onze garages staat. Zoals de kop van mijn Column aanduidt: Mooi was die tijd voor Corona, toen het leven nog onbezorgd was. Ik hoop jullie spoedig weer in goede gezondheid bij een of ander evenement te kunnen begroeten.

Mijn Column begon met een standaardvraag en sluit af met een standaard slotwoord: 'Blijf gezond'.

Met een hartelijke groet van jullie Voorzitter,



Schön war die Zeit (vor die Pandemie)

Wie geht's euch? Eine häufig gestellte Frage in letzter Zeit. Man sieht niemanden, Kontakte werden per Telefon oder E-Mail hergestellt. Die letzten persönliche Kontakte innerhalb des AOCN stammen vom Februar 2020, dem ALV, und September 2020, dem Indian Run. 2020 war ein sehr „leeres“ Vereinsjahr.

Und wie steht es mit unserem Terminkalender für 2021? Keine Ahnung. Bislang leer.....! In Absprache mit Peter und Irene Cappon wurde beschlossen, die für April geplante Hare Drive abzusagen. Ein Rückschlag! Peter und Irene haben angeboten, die geplante Hare Drive auf das nächste Jahr im April zu verschieben, also notiert das in eurem Terminkalender.

Wie geht es weiter? Keine Ahnung. Was unsere Veranstaltungen betrifft, so sieht 2021 wie eine Wiederholung von 2020 aus. Unsere Mobilität wird sehr stark vom Zeitpunkt der Impfung abhängen. Die meisten von uns gehören zu einer Risikogruppe (Alter) und wir, der Vorstand, halten es nicht für angemessen, unsere Mitglieder unnötigen Risiken auszusetzen.

Wir warten ab, vielleicht kann wie im letzten Jahr ein Indian Run im September stattfinden. Zum Zeitpunkt des Schreibens, am 24. Februar, scheint die Sonne und es sind 18 Grad in Helmond. Es fängt wieder an zu jucken, wir wollen wieder auf Achse. Allerdings haben wir es satt nur Coffee to Go und ein Lunch-Paket auf einem Parkplatz zu uns zu nehmen. Das Mittagessen oder eine gemeinsame Mahlzeit mit euch an einem Tisch zu genießen, darauf freue ich mich! Ich muss nicht mehr fragen, wie es euch geht, denn ich werde euch sehen und das gibt oft eine Antwort auf diese Frage. Ich hoffe, dass ich in naher Zukunft meine Telefongespräche oder E-Mails mit einer anderen Eröffnung als: „Wie geht es Euch“ beginnen kann, und dass der Abschluss mit „Bleibt gesund“ vielleicht öfter entfallen kann.

In dieser Ausgabe von Triangel ruft unser Registersekretär auf ihm Informationen von euren Autos zu schicken, damit er das Register aktualisieren kann. Ansonsten gibt es wenig Neues unter der Sonne. Ich hoffe, ihr genießt diesen extra dicken Triangel als Entschädigung für all die verpassten Events.

Hoffen wir, dass wir uns bald wieder an unseren schönen Autos erfreuen können, die oft ungenutzt in unseren Garagen stehen. Wie die Überschrift meiner Kolumne sagt: Schön war die Zeit bevor es Corona gab, als das Leben noch sorglos war. Ich hoffe, euch alle bald bei der einen oder anderen Veranstaltung gesund wiederzusehen. Meine Kolumne begann mit einer Standardfrage und endete mit einem Standard-schlusswort: „Bleibt gesund“.

Mit herzlichen Grüßen von Eurem Vorsitzenden,



Van het bestuur en de redactie



Van de redactie

De eerste Triangel van 2021. Ondanks weinig activiteiten toch weer een goed gevuld blad met interessante bijdrage van onze leden. Editor Lesley Kunstt, die verantwoordelijk was voor de opmaak van Triangel 119 t/m 123 heeft ons laten weten dit niet langer te zullen doen. Hij geeft aan niet te kunnen voldoen aan de hoge eisen die gesteld worden aan de opmaak van het blad. De redactie dankt hem voor zijn inzet. Paul van der Velde heeft aangeboden om tijdelijk voor de opmaak te zorgen. Hij gaat uitzoeken of de programmatuur, die door onze drukker wordt aangeboden geschikt is voor de opmaak van onze Triangel. Onze oproep om kopij aan te leveren voor nr. 124 was, zoals jullie kunnen lezen, succesvol. Schroom niet om ons te voorzien van tekst en/of foto's, het is prettig om wat 'op de plank' te hebben liggen en niet voor iedere uitgave te moeten bedelen om kopij. Wij danken Andreas Rosien voor zijn controle werkzaamheden van de vertalingen. Ook de leveranciers van artikelen willen wij bedanken en, wanneer je artikel niet in deze uitgave is opgenomen, treur dan niet, in een volgende editie wordt het zeker geplaatst. Het Redactieteam.

Van de secretaris

Aangezien we bijna geen fysiek contact meer mogen hebben, of in ieder geval de mogelijkheden hiervoor sterk beperkt zijn door alle Corona regels, blijft er toch nog de mogelijkheid over om via de Triangel het wel en wee van het bestuur en in dit geval de secretaris met jullie te delen. Buiten het bijwerken van de ledenlijst en adressen voor het verzenden van de Triangel valt er weinig mede te delen, met uitzondering van de correspondentie met Australië en het Verenigd Koninkrijk. Over deze correspondentie is het een en ander geschreven in het artikel over de Alvis op het ijs bij Marken deel 3, in deze Triangel. Er blijkt dat er in andere delen van de wereld belangstelling is voor een stukje Nederlandse Alvis geschiedenis. Het is een zeer plezierig contact geworden tussen de Australische Alvis Owner Club en onze Nederlandse AOCN. En hieruit is weer contact ontstaan met de historicus van het Alvis register uit de U.K. Verder is er steeds meer contact met The Alvis Archive Trust. Het Nederlandse 100 jaar Alvis jubileumboek is ook naar The Alvis Archive Trust, gestuurd, inclusief de 100 jaar jubileumspeldjes. Leden die dit Archive digitaal bezoeken kunnen nu onder de Louwman tentoonstelling een kleine omschrijving en dankwoord van en voor het

Von der Redaktion

Der erste Triangel des Jahres 2021. Trotz weniger Aktivitäten ist es wieder ein gut gefülltes Magazin mit interessanten Beiträgen unserer Mitglieder. Redakteur Lesley Kunstt, der für das Layout von Triangel 119 bis 123 verantwortlich war, hat uns wissen lassen, dass er dies nicht mehr tun wird. Er gibt an, dass er die hohen Anforderungen an das Layout des Magazins nicht erfüllen kann. Die Redaktion dankt ihm für seinen Einsatz. Paul van der Velde hat angeboten, sich vorübergehend um das Layout zu kümmern. Er wird ermitteln, ob die Software, die von unserem Drucker angeboten wird, für das Layout unserer Triangel geeignet ist. Wie ihr lesen könnt, war unser Aufruf zur Lieferung von Texten für Nr. 124 erfolgreich. Zögert nicht, uns Text und/oder Bilder zur Verfügung zu stellen, es ist schön, etwas „im Regal“ zu haben und nicht für jede Ausgabe um Texte betteln zu müssen. Wir danken Andreas Rosien für seine Arbeit bei der Überprüfung der Übersetzungen. Wir möchten uns auch bei den Lieferanten von Artikeln bedanken, und wenn euer Artikel in dieser Ausgabe nicht enthalten ist, seid nicht traurig, er wird sicher in der nächsten Ausgabe enthalten sein. Das Redaktionsteam.

Von dem Sekretär

Da wir kaum noch physischen Kontakt haben dürfen, oder zumindest die Möglichkeiten dazu durch die ganzen Corona-Regeln stark eingeschränkt sind, gibt es noch die Möglichkeit, die Höhen und Tiefen des Vorstandes, in diesem Fall der Sekretär, mit euch über Triangel zu teilen. Abgesehen von der Aktualisierung der Mitgliederliste und der Adressen für den Versand der Triangel gibt es wenig zu berichten, mit Ausnahme der Korrespondenz mit Australien und dem Vereinigten Königreich. Diese Korrespondenz wurde in dem Artikel über den Alvis auf dem Eis bei Marken, Teil 3, in diesem Triangel beschrieben. Es ist offensichtlich, dass es auch anderswo in der Welt Interesse an der niederländischen Alvis-Geschichte gibt. Es ist mittlerweile ein sehr angenehmer Kontakt zwischen dem australischen Alvis Owner Club und unserem niederländischen AOCN entstanden. Durch diesen Kontakt sind wir an den Historiker des Alvis-Registers aus Großbritannien geraten. Wir haben auch immer mehr Kontakt zum Alvis-Archiv. Das niederländische 100-Jahre-Alvis-Jubiläumsbuch wurde ebenfalls an das Alvis-Archiv geschickt, einschließlich der 100-Jahre-Jubiläums-Pins. Mitglieder, die das Archiv digital besuchen, finden nun



jubileumboek vinden. Binnenkort is hieronder ook de foto van de Alvis bij Marken te vinden. Dit zijn dan toch de kleine positieve kantjes van de Corona pandemie, wat extra tijd in alle delen van de wereld om wederzijds informatie uit te wisselen. André Hillebrand - Secretaris AOCN.

De registersecretaris heeft hulp nodig!

In 2022 bestaat de AOCN 40 jaar en dit moment willen we graag aangrijpen om een mooi nieuw register te maken. Er wordt gedacht om het in boekvorm te doen. Om dit register, dat een mooi naslagwerk moet worden, actueel en volledig te krijgen willen we iedereen verzoeken om de gegevens te actualiseren. Heel graag willen we een stukje tekst met bijzonderheden van de auto('s) en ook actuele foto's van uw auto('s). Alle leden zullen nog een e-mail ontvangen met daarin het verzoek om gegevens en met een invulformulier. Rob Claasen - Registersecretaris

Van de penningmeester

Beste clubleden,
Het afgelopen jaar was voor de club een bijzonder jaar. U allen weet wel waarom (Corona). Ook uw penningmeester heeft te maken gekregen met ontwenningverschijnselen. Met name het innen van de ritgelden hakte er behoorlijk in (altijd een leuke bezigheid, babbeltje hier, een babbeltje daar) maar ja zoals de Fransen zeggen c'est la vie.

Kascommissie
Financieel gezien heeft de club uitstekend gepresteerd. Zodoende is onze club een financieel gezonde club. De kascommissie (Antoine Soffers en Simon Feenstra) heeft dan ook besloten decharge te verlenen over het jaar 2020. Toch zijn er enkele puntjes die de aandacht willen hebben.

Waarom geen automatische incasso om de contributie te innen.
Daar is uw penningmeester uren met de bank over in de slag geweest. Het uiteindelijke antwoord was dan ook, jullie zijn geen zakelijk bedrijf en om deze reden is het niet mogelijk om voor de club een automatische incasso in te voeren. Einde verhaal dus.

Op tijd betalen van de contributie
In de laatste Triangel van 2020 werd u gevraagd om de contributie voor het jaar 2021 over te maken. Massaal maakte de meeste clubleden hun contributie direct over. Toch zijn er altijd enkele leden die om wat voor reden dan ook niet betalen. Het bestuur heeft dan

eine kleine Beschreibung der Louwman-Ausstellung und ein Dankschreiben für das Jubiläumsbuch. Das sind die kleinen positiven Aspekte der Corona-Pandemie, es gibt in allen Teilen der Welt etwas zusätzliche Zeit, um Informationen auszutauschen. André Hillebrand Sekretär AOCN.

Registersecretaräar braucht Hilfe!

Im Jahr 2022 existiert der AOCN 40 Jahre und wir möchten diesen Moment nutzen, um ein schönes neues Register zu erstellen. Wir überlegen, es in Buchform zu publizieren. Um dieses Register, das ein schönes Referenzwerk werden soll, aktuell und vollständig zu bekommen, möchten wir alle bitten die Daten zu aktualisieren. Wir würden uns sehr über einen Text mit Details zu dem/den Auto(s) freuen und auch über aktuelle Bilder von Ihrem/ Ihren Auto(s). Rob Claasen - Registersecretär

Vom der Schatzmeister,

Liebe Clubmitglieder,
Das letzte Jahr war ein besonderes Jahr für den Club. Ihr alle wisst warum (Corona). Auch euer Schatzmeister hatte mit Entzugerscheinungen zu kämpfen. Vor allem das Einsammeln der Teilnahmegebühren bei Ausfahrten war eine ziemliche Arbeit (immer eine nette Beschäftigung, ein Pläuschchen hier, ein Schnack dort), aber wie die Franzosen sagen, c'est la vie.

Kassenausschuss,
Finanziell hat sich der Club hervorragend präsentiert. Somit ist unser Club ein finanziell gesunder Club. Der Kassenausschuss (Antoine Soffers und Simon Feenstra) hat daher beschlossen, die Entlastung für das Jahr 2020 zu erteilen. Es gibt jedoch einige Punkte, die beachtet werden müssen.

Warum kein Lastschriftverfahren zum Einzug des Mitgliedsbeitrags,
Eurer Schatzmeister hat Stunden damit verbracht, dies mit der Bank zu besprechen. Die endgültige Antwort lautete: Sie sind kein Unternehmen und aus diesem Grund ist es nicht möglich, ein Lastschriftverfahren für den Verein einzuführen. Ende der Debatte.

Pünktliche Zahlung des Mitgliedsbeitrages,
Im letzten Triangel des Jahres 2020 wurden man gebeten, den Beitrag für das Jahr 2021 zu überweisen. Die meisten Clubmitglieder haben ihren Beitrag sofort überwiesen. Es gibt jedoch immer einige Mitglieder, die, aus welchen Gründen auch immer, nicht zahlen. Der Vorstand hat eine Menge Arbeit, um diese Mitglieder zur Zahlung zu



ook een hoop werk om deze leden alsnog te laten betalen. Op het moment dat ik dit stukje aan het schrijven ben zijn er nog altijd 6 clubleden die de contributie nog niet hebben betaald.

Laten we hopen dat corona snel de kop wordt ingedrukt en dat er weer, zoals we gewend waren, kunnen doorgaan met ons leven.

Ik hoop jullie allen dan ook binnenkort weer te zien.

Hartelijke groeten, Rob van Tuijl - Penningmeester

bewegen. In dem Moment, in dem ich dies schreibe, gibt es immer noch 6 Clubmitglieder, die ihren Beitrag noch nicht bezahlt haben.

Hoffen wir, dass Corona bald zurückgedrängt wird und wir unser Leben so weiterführen können wie bisher.

Ich hoffe, euch alle bald wiederzusehen.

Mit freundlichen Grüßen,

Rob van Tuijl - Schatzmeister



Hare Drive 2020



Evenementenkalender 2021

Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
AOCN evenementen:		
Algemene Leden Vergadering		Geannuleerd
Hare Drive		Geannuleerd
Fire Flight		Nog onbekend
Eagle Rally	16 - 18 juli	Nog onbekend
Indian Run	9 - 12 september	Nog onbekend
High Tea	21 november	Nog onbekend



Evenementenkalender 2022

Jubileum - 40 jaar Alvis Owner Club Nederland 22 -24 juli

Wij zullen jullie via e-Mail informeren welk evenement wanneer en waar plaats zal vinden. De situatie rond Corona is te onzeker om een definitieve Kalender samen te stellen.



André Hillebrand.

Alvis op het ijs bij Marken deel 3

Der Alvis auf dem Eis bei Marken Teil 3

Nieuwe info

In 2017 schreef ik een verhaal over een postkaart welke ik op marktplaats had aangeschaft, en waarop een Alvis 12/50 stond afgebeeld.

De locatie was op een dichtgevroren Gouwezee voor het eiland Marken.

Ik wist toen nog vrijwel niets over het verhaal achter deze foto, alleen wat er op de foto zichtbaar was, en verder geen info, alleen het vermoeden dat dit één van de oudste foto's van een Alvis in Nederland zou zijn.

In Triangel nr.120 van april 2020, heb ik een vervolghet verhaal geschreven over deze foto, er is toen veel meer bekend geworden over deze foto nadat hij in het TV programma "tijd voor MAX" werd getoond met de vraag of iemand informatie over deze foto had, en dit dan aan de omroep mee wilden delen. Hieruit zijn diverse reacties voortgekomen, er was nu definitief bekend dat het een autorit over de dichtgevroren Gouwezee in februari 1929 was, en dat deze Alvis als eerste op zondagochtend bij Marken was aangekomen. Verder is de waarschijnlijke identiteit van de filmer op de foto achterhaald, en veel informatie over die spectaculaire autotocht over het ijs naar Marken, het was een waar feestfeest met uitpuilende cafés en massale toeloop van schaatsers, ijszeilers, sleden met paarden, en natuurlijk de auto's.

Na de TV uitzending kwam de tentoonstelling in het Louwman museum, en niet lang daarna kwam Corona met het Covid 19 virus in Nederland met voor iedereen de bekende gevolgen. Geen gelegenheid meer om in Volendam naar de fotograaf / filmer te informeren.

Nu is er toch weer nieuwe info over deze Alvis aan het licht gekomen, het begon met het verzoek uit Australië van de Newsletter editor van de Alvis Owner Club of Victoria (Australië) aan Paul van der Velde voor meer info over de tentoonstelling in het Louwman museum, dit om een overzicht te kunnen maken van alle 100 jaar Alvis jubileum gebeurtenissen in de wereld, en hiervan een speciale uitgave uit te brengen van The Bulletin. De Newsletter editor van de Australische AOC is tevens bij de redactie van The Bulletin betrokken. Veel nieuws was er niet te melden,



Neue Infos

Im Jahr 2017 schrieb ich eine Geschichte über eine Postkarte, die ich auf Marktplats gekauft hatte und die einen Alvis 12/50 abbildete. Schauplatz war das zugefrorene Meer „Gouwezee“ vor der Insel Marken. Damals wusste ich fast nichts über die Geschichte zu diesem Bild, nur das,

was auf dem Bild zu sehen war, und weiter keine Informationen, nur die Vermutung, dass dies eines der ältesten Bilder eines Alvis in den Niederlanden war.

In Triangel Nr. 120 vom April 2020 habe ich einen Bericht über dieses Bild geschrieben, viel mehr wurde über dieses Bild bekannt, nachdem es in der Fernsehsendung „Tijd voor MAX“ gezeigt wurde, mit der Frage, ob jemand Informationen über dieses Bild hat und diese mit der Sendeanstalt teilen möchte. Dies führte zu mehreren Reaktionen, es war nun definitiv bekannt, dass es sich um eine Autofahrt auf dem zugefrorenen Gouwezee handelte, und dass dieser Alvis der erste war, der am Sonntagmorgen auf Marken ankam. Außerdem wurde die wahrscheinliche Identität des Filmemachers auf dem Foto festgestellt und viele Informationen über diese spektakuläre Autofahrt über das Eis nach Marken. Es war ein wahres Fest mit übervollen Kneipen und einem gewaltigen Zulauf von Schlittschuhläufern, Eisseglern, Schlitten mit Pferden und natürlich Autos.

Nach der Fernsehsendung kam die Ausstellung im Louwman-Museum, und nicht lange danach kam das Covid 19-Virus in die Niederlande mit den bekannten Folgen für uns alle. Keine Möglichkeit mehr, sich in Volendam nach dem Fotografen/Filmemacher zu erkundigen.

Nun sind neue Informationen über diesen Alvis ans Tageslicht gekommen, es begann mit einer Anfrage des Newsletter editor des australischen Alvis Owner Club of Victoria an Paul van der Velde, um mehr Informationen über die Ausstellung im Louwman Museum zu erhalten, dies um eine Übersicht über alle 100 Jahre Alvis Jubiläumsveranstaltungen in der Welt zu erstellen und eine Sonderausgabe des Bulletins zu veröffentlichen. Der Newsletter editor der australischen AOC ist auch an der Redaktion

er was al een artikel in The Bulletin verschenen over de Louwman tentoonstelling, maar Paul heeft wel de opmerking gemaakt dat er bij dit artikel niet de professionele foto's opgenomen waren welke wel gemaakt en toegezonden waren. Het gevolg was dat deze foto's ook naar Australië gestuurd zijn en geplaatst in het speciale 100 jaar jubileum nummer van The Bulletin. Diegene welke lid zijn van AOC en het bulletin ontvangen hebben dit kunnen constateren. Vanuit Australië kwam wel een zeer enthousiaste reactie over de kwaliteit van onze foto's, dit heeft weer geleid tot het versturen van ons 100 jaar jubileumboek, de reactie hierop heeft in Triangel nr.123 gestaan, en was overweldigend.



Foto) Ons wereldbekende eiland Marken (K. L. M. te midden van het Zuiderzee-ij, in de uiterst strenge vorstmaand Februari, door duitenden bezocht. Na niet per salonboot, zooals dat 's zomers geschiedt, maar op de schaats, per ijschuit, per stede of per auto.

von The Bulletin beteiligt. Es gab nicht viel Neues zu berichten, da bereits ein Artikel im Bulletin über die Louwman-Ausstellung erschienen war, aber Paul machte die Bemerkung, dass dieser Artikel nicht die professionellen Fotos enthielt, die an ihn geschickt worden waren. Das Ergebnis war, dass diese Fotos nach Australien geschickt wurden und in die Sonderausgabe des Bulletins zum 100-jährigen Jubiläum aufgenommen wurden. AOC-Mitglieder erhalten das Bulletin und haben dies sehen können. Aus Australien erhielten wir eine sehr begeisterte Reaktion zu der Qualität unserer Fotos, was wiederum zur Zusendung unseres 100-Jahre-Jubiläumsbuches führte. Die Reaktion darauf war überwältigend und zu lesen in Triangel Nr. 123. Seitdem gibt es regelmäßigen E-Mail-Kontakt zwischen Australien und den Niederlanden.

Aus den Niederlanden wurde die Frage gestellt, ob man an der Geschichte hinter dem Foto des Alvis auf dem Eis vor Marken, das in das Jubiläumsbuch aufgenommen wurde, interessiert sei. Auch hier gab es eine spontane Reaktion, so dass wir eine Übersetzung der Geschichte, wie sie in Triangel 120 veröffentlicht wurde, nach Australien geschickt haben. Es wird vielleicht ein bisschen langweilig, aber wieder erhielten wir eine begeisterte Antwort und die Bitte, diese Geschichte im australischen Alvis-Magazin ALVIC zu veröffentlichen, und auch im britischen Bulletin. Dagegen hatten wir nichts einzuwenden, es macht einfach Spaß, besondere Alvis-Geschichten miteinander zu teilen. Weniger als einen Tag später schickte uns der Historiker des Alvis-Registers eine Antwort. Hier ist seine Reaktion:

Hallo André, um mich vorzustellen, ich bin der Historiker von The Alvis Register. Wir erhalten ein Gegenexemplar von Alvic von John Lang in Australien, und ich war sehr interessiert, deinen Artikel in der letzten Ausgabe zu lesen und das

Sindsdien is er regelmatig e-mail contact geweest tussen Australië en Nederland, en vanuit Nederland is de vraag gesteld of zij geïnteresseerd waren in het verhaal achter de foto van de Alvis op het ijs voor Marken welke in het jubileumboek is opgenomen. Er kwam weer een spontane reactie, met als gevolg dat we een vertaling van het verhaal zoals gepubliceerd in Triangel 120 naar Australië hebben gestuurd. Het begint misschien een beetje eentonig te worden, maar hierop kwam weer een enthousiaste reactie, en het verzoek om dit verhaal te mogen publiceren in het Australische Alvisblad ALVIC, en tevens in het Britse Bulletin van de AOC. Wij hadden hier geen enkel bezwaar tegen, het is alleen maar leuk om bijzondere Alvis verhalen met elkaar te delen. Nog geen dag later kwam er al een reactie van de historicus van het Alvis register, hierna het bericht welke hij naar ons gestuurd heeft, het is een vrij letterlijke vertaling om het Engelse taalgebruik weer te geven, en niet aan te passen aan het Nederlandse taalgebruik:

Hallo André, Om mezelf voor te stellen: ik ben de historicus van The Alvis Register. We ontvangen een wederzijds exemplaar van Alvic van John Lang in Australië, en ik was het meest geïnteresseerd om uw artikel in de meest recente uitgave te lezen en om de prachtige foto te zien. Ik hoop dat ik iets aan het verhaal kan toevoegen. De bijgevoegde foto van dezelfde auto verscheen in twee eigentijdse (in die tijd verschenen) Britse tijdschriften, Light Car & Cyclecar gepubliceerd op 8 maart 1929 en het Automotor Journal gepubliceerd op 14 maart 1929. Het onderschrift van laatstgenoemde luidt 'An Echo of the Great Frost. Een Alvis Six steekt de bevroren Rijn over bij Arnhem, waar het weer naar verluidt de koudste is geweest sinds tweehonderd jaar. Op sommige plaatsen was de rivier bevroren tot een diepte van 60 centimeter.' (AMJ publiceerde ook een foto van een Austin 7 midden in het bevroren Lake Windermere in het Lake District, dus het was duidelijk behoorlijk koud op het noordelijk halfrond dat jaar!) Het onderschrift van AMJ bevestigt dat deze auto eigenlijk geen 12-50 was, maar een 6-cilinder TA 14.75. De juiste 'Six'-badge kan gewoon onder een hoek in de linkerbovenhoek van de radiator gezien worden. Het tweede nummer van het kenteken is niet eenvoudig te ontcijferen, de plaat lijkt nogal vervormd. Het kan een 3 zijn zoals u suggereert,



of mogelijk een 8 of 9 als dat bij de datering past. Wat betreft de identiteit van de auto, geloof ik dat het de TA 14.75 Carbodies Alvista (fabric) Sports Saloon, auto nr. 11296, chassisnr. 5875 is, verzonden naar 'de heren NV Automobiël Import en Handelsonderneming, Arnhem, Holland' op 10 februari 1928. Uit de gegevens blijkt dat het inderdaad in 2 tinten rood is afgewerkt. Ik hoop dat dit nuttig is, en ik zou heel graag willen weten of er nog meer informatie aan het licht komt.

*Met de beste wensen
Greg Wrapson
Historicus - The Alvis Register*

herrliche Foto zu sehen. Ich hoffe, ich kann ein wenig zu der Geschichte beitragen. Das beigefügte Foto desselben Wagens erschien in zwei britischen Zeitschriften aus dieser Zeit, Light Car & Cyclecar, veröffentlicht am 8. März 1929, und Automotor Journal, veröffentlicht am 14. März 1929. Die Bildunterschrift des letzteren lautet „An Echo of the Great Frost“. Ein Alvis Six überquert den zugefrorenen Rhein in der Nähe von Arnheim, wo das Wetter das kälteste seit zweihundert Jahren gewesen sein soll. An einigen Stellen war der Fluss bis zu einer Tiefe von 24 Zoll zugefroren. (AMJ veröffentlichte auch ein Foto eines Austin 7 in der Mitte des zugefrorenen Lake Windermere im Lake District, es war also offensichtlich ziemlich kalt in der nördlichen Hemisphäre in diesem Jahr!) Die Bildunterschrift von AMJ bestätigt, daß es sich bei diesem Wagen nicht um einen 12-50, sondern um einen 6-Zylinder TA 14.75 handelt. Die entsprechende „Six“-Plakette, die schräg in der linken oberen Ecke des Kühlers angebracht ist, ist gerade noch zu erkennen. Es ist nicht einfach, die zweite Zahl der Registrierung zu entziffern, das Schild scheint ziemlich verzerrt zu sein. Es könnte eine 3 sein, wie Sie vorschlagen, oder möglicherweise eine 8 oder 9, wenn das zur Datierung passen würde. Was die Identität des Wagens betrifft, so glaube ich, dass es sich um den TA 14.75 Carbodies Alvista (fabric) Sports Saloon, Wagen-Nr. 11296, Chassis-Nr. 5875, handelt, der am 10. Februar 1928 an „N.V. Automobiël Import en Handelsonderneming, Arnhem, Holland“ ausgeliefert wurde. Die Aufzeichnungen zeigen, dass er tatsächlich in 2 Rot-tönen lackiert wurde. Ich hoffe, dies ist hilfreich, und ich wäre sehr daran interessiert zu erfahren, ob weitere Informationen ans Licht kommen.

*Mit besten Grüßen
Greg Wrapson
Historiker - Das Alvis Register*

Und zu unserer Überraschung gab es einen weiteren Bericht über diesen Alvis im strengen Winter 1929. Greg Wrapson schrieb Folgendes:

Lieber André und Paul, Die Geschichte von Alvis on the Ice geht weiter! Ich bin auf das beigefügte Foto gestoßen, das in dem britischen magazin The Sketch am 13. März 1929 veröffentlicht wurde. Außerdem erschien er am 8. März 1929 in einer lokalen Regionalzeitung, der Western Mail. Das erste Foto, das ich schickte, war eindeutig aus einer Reihe von ähnlich exklusiven Magazinen. Es erschien am 13. März in The Bystander und am 16. März sowohl in Illustrated Sporting & Dramatic News als auch in The Graphic. Schade, dass keiner von ihnen daran dachte, uns den Namen des unerschrockenen Besitzers zu nennen.

*Greg
Historiker - Das Alvis-Register*



En tot onze verbazing kwam er later nog een volgend bericht over deze Alvis in de barre winter van 1929. Greg Wrapson berichtte het volgende:

*Beste André en Paul,
Het Alvis on the Ice-verhaal gaat door! Ik kwam de bijgevoegde foto tegen die op 13 maart 1929 in het glossy Britse tijdschrift The Sketch werd gepubliceerd. Op 8 maart 1929 verscheen hij ook in een plaatselijke regionale krant, de Western Mail.*

De eerste foto die ik stuurde, was duidelijk gelieerd aan een aantal vergelijkbare exclusieve tijdschriften, die op 13 maart in The Bystander en op 16 maart in zowel Illustrated Sporting & Dramatic News als in The Graphic verschenen.

Wat jammer dat geen van hen dacht ons de naam van de onverschrokken eigenaar te vertellen.

*Met de beste wensen
Greg
Historicus - The Alvis Register*

Opeens dus vanuit onverwachte hoek veel meer info over deze Alvis, het is geen 12/50, maar een 6 cilinder (Six) TA 14.75, technisch dezelfde als van ons clublid Manfred Fleischmann, en de eerste 6 cilinder uitvoering van Alvis. Bij nadere bestudering met een vergrootglas kan de SIX badge ontwaard worden op de foto van de Alvis bij Marken, maar dit zie je alleen wanneer je dit al weet, het leek meer op een kras op de foto.

Het kenteken van deze Alvis was een provincie kenteken uit de provincie Gelderland, en het vermoeden dat de Alvis door de importeur uit Arnhem was geleverd klopt dus helemaal, het nummerbord is door de twee foto's te combineren nu ook compleet. M-19386. Kortom, een fraai stukje Nederlandse Alvis geschiede-



Auf einmal kam aus unerwarteter Quelle viel mehr Information über diesen Alvis, es ist kein 12/50, sondern ein 6 Zylinder (Six) 14.75, technisch der gleiche wie der von unserem Clubmitglied Manfred Fleischman. Wenn man mit einer Lupe genauer hinsieht, kann man auf dem Foto des Alvis bei Marken die SIX-Plakette erkennen, aber das sieht man nur, wenn man sie schon kennt.

Das Nummernschild dieses Alvis war ein Provinzkennzeichen aus der Provinz Gelderland, und die Vermutung, dass der Alvis vom Importeur aus Arnheim geliefert wurde, ist richtig. Das Nummernschild ist nun durch Kombination der beiden Bilder vollständig. M-19386. Insgesamt also ein schönes Stück niederländischer Alvis-Geschichte. Wer weiß, vielleicht erfahren wir mehr, wer zum Beispiel der damalige Besitzer war, das wäre eine



MOTURING ACROSS THE FROZEN RHINE: AN ALVIS "SIX" IN THE MIDDLE OF THE FAMOUS RIVER TRANSFORMED INTO AN ICE ROAD.

This interesting photograph of an Alvis "six" is a record of the amazing conditions in Europe during the Great Frost. The Rhine was frozen over, in some places to a depth of 24 inches, and transformed into an icy highway for cars and other traffic.

schöne Ergänzung. Der damalige Eigentümer muss ein Eisliebhaber gewesen sein und hat Fahrten mit Entbehrungen geliebt! Mit einem Auto, das erst ein Jahr alt war, machte er Fahrten über zugefrorene Flüsse und Meere zu einer Insel, die eigentlich nur per Boot erreichbar war. Er muss ein besonderer und abenteuerlustiger Mensch gewesen sein. Eine Reihe von Autos sind über die Zuiderzee über die Insel Pampus zum Festland gefahren, wer weiß, vielleicht hat diese Person dies auch getan, es war eine viel kürzere Route nach Arnheim. Es gibt immer noch etwas zu entdecken.

Was wir über den Besitzer wissen, ist, dass er in Gelderland lebte, und dass er enge Beziehungen zu Großbritannien hatte, erstens wurde das Bild als Postkarte gedruckt, British Made, also ließ der Besitzer es in Großbritannien drucken, und er schickte das Bild von der Rheinüberquerung bei Arnheim an zwei verschiedene britische



nis. Wie weet komen we nog meer aan de weet, bijvoorbeeld de toenmalige eigenaar, dat zou weer een mooie aanvulling zijn. De toenmalige eigenaar moet wel een ijs liefhebber zijn geweest, en van tochten met ontberingen gehouden hebben, met een auto van nog maar net een jaar oud en waarschijnlijk zonder verwarming tochten maken over bevroren rivieren en zeeën naar een eiland welke alleen per boot bereikbaar was, het was een bijzonder en avontuurlijk persoon. Er zijn een aantal auto's over de Zuiderzee via het eiland Pampus naar het vaste land gereden, wie weet heeft deze Alvis bezitter dit ook gedaan, het was een veel kortere route richting Arnheim. Er valt nog wat te ontdekken.

Wat we nu wel over de eigenaar weten, is dat hij in Gelderland woonde, en dat hij nauwe banden met de U.K. had, ten eerste de foto is gedrukt als postcard, British made, dus door de eigenaar in de U.K. laten drukken, en hij heeft de foto van de oversteek over de Rijn bij Arnheim naar twee verschillende Britse autobladen gestuurd, waarschijnlijk had hij hier een abonnement op. En natuurlijk, hij reed in een echt Brits raspaard. Op de foto van de oversteek over de Rijn is hij achter het stuur te zien, echter deze foto is wel erg onduidelijk.

Over de uitwisseling van de vele e-mails en nieuwe verhalen is ook Paul van der Velde steeds geïnformeerd, hierdoor heeft hij spuurwerk verricht op internet over deze tocht van Volendam naar Marken. Hij ontdekte een KLM luchtfoto van het eiland Marken waarop de auto's bij het

The ALVIS 1927 12/50 h.p. Four-Seater SPORTS SALOON



Links de Alvis 12/50 afgebeeld in de folder in de 2 tinten rood zoals de Alvis op het ijs moet zijn geweest. Rechts de Alvis 14/75 van Manfred Fleischmann.

eiland te zien zijn, een beetje lastig om de Alvis hierin te ontdekken, maar wel weer een mooie visuele aanvulling op dit toch wel bijzondere Alvis verhaal.

Inmiddels is de februari uitgave van het Australische blad ALVIC met dit verhaal verschenen, hierin is nog niet de meest recente info vanuit de U.K. verwerkt. Binnenkort zal dit verhaal ook in The Bulletin van de AOC verschijnen, ik ben benieuwd of hierin de laatste ontdekkingen wel zijn opgenomen.

Automagazine, waarschijnlijk hadte er een Abonnement dafür. Und natürlich fuhr er einen echten britischen Vollblüter. Das Foto, auf dem er den Rhein überquert, zeigt ihn hinter dem Steuer, aber dieses Foto ist sehr unklar. Paul van der Velde ist auch eingebunden in den Austausch von vielen E-Mails und neuen Geschichten, deshalb hat auch er im Internet über diese Reise von Volendam nach



Marken recherchiert. Er ontdekte een KLM-Luftbild van der Insel Marken, auf dem die Autos in der Nähe der Insel zu sehen sind. Es wird schwierig sein, den Alvis darauf zu entdecken, aber wieder eine schöne visuelle Ergänzung zu dieser sehr speziellen Alvis-Geschichte.

In der Februarausgabe des australischen Magazins ALVIC ist inzwischen diese Geschichte erschienen, die allerdings noch nicht die neuesten Infos aus Großbritannien enthält. Bald wird diese Geschichte auch im Bulletin der AOC erscheinen, ich bin gespannt, ob die neuesten Entdeckungen darin enthalten sind.



Links de Alvis 12/50 afgebeeld in de folder in de 2 tinten rood zoals de Alvis op het ijs moet zijn geweest. Rechts de Alvis 14/75 van Manfred Fleischmann.



De volgende zomer komt zeker

Zoals veel eigenaars van een Alvis TD, TE of TF had ook ik problemen met vapour lock (dampbelvorming). Het leidt tot verontrustte blikken van de echtgenote, als de Alvis na het tanken of na een korte stop om een bezienswaardigheid te bezoeken, moeizaam weer op gang komt en dan na 100 meter begint te stotteren en dan gedurende 10 minuten niet meer aan de praat te krijgen is.

Vapour Lock wordt onder andere veroorzaakt door de nieuwe benzinesoorten, die bij veel lagere temperaturen verdampen en niet overweg kunnen met een hete motorruimte zoals in een Alvis.

Onder veel Alvis motorkappen zie je omwikkelde en dik geïsoleerde brandstofleidingen. Dit is geen structurele oplossing. Integendeel, als de benzine te heet is, zal deze nog langzamer afkoelen, en zal het nog langer duren voor de motor weer start.

Er zullen zeker lezers zijn die in deze de Coronatijd iets aan dit probleem willen doen, hier enkele tips die een oplossing kunnen bieden.

1. natuurlijk mag de motor niet te heet worden.

Hoewel hier al veel over is geschreven schrijf ik misschien in de toekomst een artikel over het onderwerp elektrische ventilator, elektrische waterpomp en expansievat voor koelvloeistof.

2. De eerste stap tegen het dampbelvorming is een elektrische brandstofpomp. Ik heb een dergelijke pomp tijdens de restauratie, nu 15 jaar geleden, geïnstalleerd. Bovendien is deze pomp voor de normale benzinepomp geplaatst, zodat een hogere druk wordt opgebouwd en de dampbel worden weggedrukt. Ik heb de pomp op een passende plaats aan de carrosserie bevestigd.

De pomp moet uitgeschakeld zijn wanneer de motor niet loopt, daarvoor kan een uitschakelrelais gemonteerd worden. Ik heb zo'n relais in mijn TR 4, en dat functioneert prima. In de Alvis heb ik alleen een aan/uit schake-



Der nächste Sommer kommt bestimmt

Wie viele Fahrer eines TD, TE oder TF hatte ich auch Probleme mit der Dampfblasenbildung. Es führt nun mal zu ernstern Blicken der Ehefrau, wenn der Alvis nach dem Tanken oder nach einem kurzen Stopp, um eine Sehenswürdigkeit zu besichtigen, zwar mit Müh und Not noch anspringt, dann aber nach 100 Metern zu stottern beginnt und danach für 10 Minuten nicht mehr zum Laufen zu bringen ist.

Der Grund sind die neuen Benzinsorten, die bei deutlich niedrigeren Temperaturen verdampfen und sich nicht mit einem heißen Motorraum wie im Alvis vertragen.

Bei vielen Alvis sieht man umwickelte und dick isolierte Benzinleitungen. Regelmäßig hilft das nicht viel. Im Gegenteil, wenn das Benzin dennoch zu heiß ist, kühlt es nur langsamer ab, und es dauert noch länger, bis der Motor wieder anspringt.

Da einige Leser sicher in Corona-Zeiten nach einer Beschäftigung suchen, hier einige Tipps, das Problem los zu werden.

1. Natürlich sollte der Motor nicht zu heiß werden. Hier schreibe ich vielleicht – wie bereits schon vor mir sehr viele - in einem anderen Artikel über das Thema Elektrolüfter, elektrische Wasserpumpe und Ausgleichsbehälter für Kühlflüssigkeit.

2. Der erste Schritt gegen Dampfblasenbildung ist eine elektrische Benzinpumpe. Ich habe diese bei der Restaurierung vor mittlerweile 15 Jahren eingebaut. Zusätzlich vor die normale Benzinpumpe geschaltet hilft diese, einen höheren Druck aufzubauen und Dampfblasen weg zu drücken. Ich habe die Pumpe am Rahmen befestigt, was sich sehr bewährt hat.

Vorgeschrieben ist eine automatische Abschaltung, sobald der Motor nicht läuft. Hierzu gibt es Abschaltrelais.

Ich habe ein solches in meinem TR 4 verbaut, was sehr gut

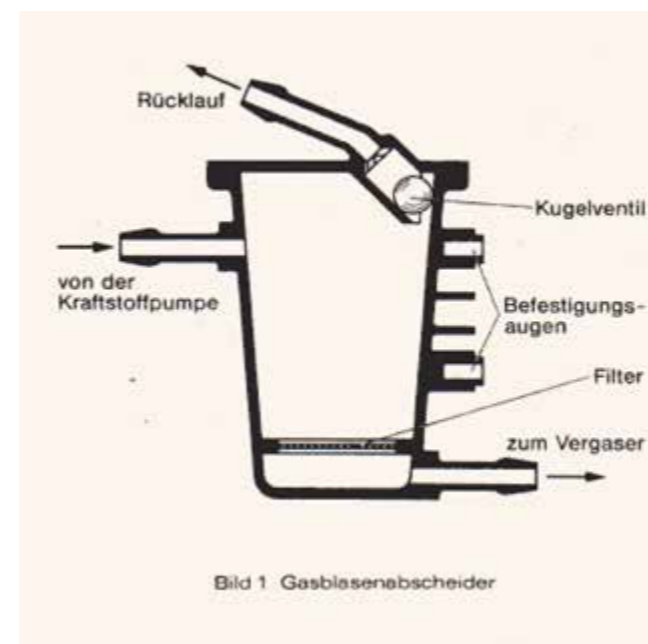


Bild 1 Gasblasenabscheider

laar gemonteerd, zodat ik de pomp kan uitschakelen als ik iets moet repareren terwijl het contact aan staat en ik niet wil dat de pomp draait. De schakelaar onder het dashboard is ook een ideale diefstalbeveiliging.

3. Een echt goede en doeltreffende oplossing is echter een zogenaamde dampbel- of gasbelafscheider, zoals die in de jaren 70 en 80 - in de tijd vóór de brandstofinjectie - op sommige auto's werd gemonteerd.

De werking berust op het feit dat er een verbinding is tussen de tank en de gasbel-afscheider. Via een tweede benzineleiding (retourleiding) wordt de benzine van de gasbelafscheider terug in de tank gepompt. Als de gasbelafscheider zich in de buurt van de carburateurs bevindt, krijgen deze altijd verse (koude) benzine. Mochten er zich toch gasbellen vormen, dan worden deze over de retourleiding naar de tank geleid.

Ik heb op internet een separator gekocht (Pierburg, zoals die in een Ford Scorpio was ingebouwd) en daarvoor een tweede leiding naar de tank gelegd. Ik heb de inlaat naar de tank gemaakt via de brandstof aftapplug. In de aftapplug heb ik een gat geboord en hierin een connector geschroefd. De separator is bij het luchtfilter gemonteerd in de buurt van de carburateurs. Op de foto kunt je duidelijk de twee brandstofleidingen zien. Het is belangrijk dat hij minstens even hoog wordt gemonteerd als de brandstofleiding naar de carburateurs.

Omdat ik geen gaten wilde boren, heb ik een aluminium beugel gemaakt en die met bouten aan het luchtfilter bevestigd.

Het is al met al een ingewikkelde oplossing, Ik ben echter zeer tevreden want het heeft het probleem opgelost op en ik kan er zeker van zijn dat ik geen angstige ogenblikken meer zijn vanwege een niet startende Alvis.

Natuurlijk ben ik ook een beetje trots dat ik het probleem heb opgelost.



functioneert. Im Alvis habe ich nur einen normalen Schalter. Vorwiegend damit ich die Pumpe abschalten kann, wenn ich etwas mit eingeschalteter Zündung reparieren muss und nicht möchte, dass die Pumpe läuft.

Der Schalter unter dem Armaturenbrett ist auch eine ideale Diebstahlsicherung.

3. Eine wirklich gute und wirksame Lösung ist aber ein sogenannter Dampfblasen- oder Gasblasenabscheider, wie er in den 70er und 80er Jahren bei einigen Autos – in Zeiten vor der Benzineinspritzung - verbaut war.

Die Funktion basiert darauf, dass ein Kreislauf zwischen Tank und Gasblasenabscheider hergestellt wird. Über eine zweite Benzinleitung (Rücklaufleitung) wird das Benzin vom Gasblasenabscheider zurück in den Tank gepumpt. Sitzt der Gasblasenabscheider in der Nähe der Vergaser bekommen diese immer frisches (kaltes) Benzin.

Sollten sich dennoch Gasblasen bilden, werden diese über den Rücklauf zum Tank geführt.

Ich habe mir einen Abscheider im Internet besorgt (Pierburg, wie er in einem Ford Scorpio eingebaut war) und habe eine zweite Leitung zum Tank gelegt. Den Eingang zum Tank habe ich über die Benzinablassschraube realisiert. In die Schraube habe ich ein Loch gebohrt und einen Anschluss geschraubt. Der Abscheider sitzt am Luftfilter in der Nähe der Vergaser. Auf dem Bild sind deutlich die zwei Benzinleitungen zu sehen. Wichtig ist, dass er mindestens so hoch wie die Benzinleitung zu den Vergasern angebracht ist.

Weil ich keine Löcher bohren wollte, habe ich mir eine Aluminiumhalterung gebaut und diese mit dem Luftfilter verschraubt.

Es ist insgesamt eine aufwendige Lösung. Ich bin aber sehr zufrieden, da damit das Problem absolut gelöst ist und ich mich darauf verlassen kann, dass ich keine ernstern Blicke wegen eines nicht mehr anspringenden Alvis mehr bekomme. Natürlich bin ich auch etwas stolz darauf, das Problem gelöst zu haben.

De Kampioen

Dec. 1962
77e jaargang
no. 12

Officieel orgaan van de Koninklijke Nederlandsche Toeristenbond

In dit nummer:

- Wat kost skiën?
- Ski-mode
- Wintersport in Berner Oberland
- Wandelen in de winter
- Brits autonieuws
- Bungalows aan de Riviera

De grote ANWB-stadswegwijzers staan nu in 7 grote steden. Binnenkort komen ze in nog 7 andere grote steden. En aan weer 7 andere steden heeft de ANWB voorstellen gedaan tot het plaatsen van deze stadswegwijzers.

Deze maand gaan voorts nog de palen van ruim 800 nieuwe richtingsborden de grond in; we zijn nog wel even bezig tussen Sinterklaas en Kerst!

oplage: 425.000

De zescilinder Alvis, verkrijgbaar in twee uitvoeringen — hiernaast de Coupé — vormde naar onze smaak een der fraaiste produkten van de Britse show 1962.

Brits autonieuws voor 1963

De 47e autotentoonstelling die in oktober j.l. in Londen werd gehouden, was een heel mooie show, goed in de verf, maar zonder sensatie.

Sensatie viel er trouwens ook niet te verwachten, nadat de voornaamste fabrikanten hun geheimen al eerder aan de openbaarheid hadden prijsgegeven. Maar de voortvarendheid waarmee de Britse auto-industrie zich op de E.E.G.-landen richt, waartoe Engeland niet onwaarschijnlijk spoedig zal toetreden, is daarentegen wél belangrijk. Men biedt nu een omvangrijke collectie voor de continentale automarkt, die door de Britten zo fel wordt begeerd.

Export, harde noodzaak

Die export is natuurlijk harde noodzaak. Maar de Engelsen mogen op dit punt al niet klagen. In het afgelopen jaar werden 135.000 auto's méér uitgevoerd dan in de voorgaande vergelijkbare

periode van 1961. En meer dan 50 procent was bestemd voor de fel betwiste continentale markt.

Frankrijk is een grote afnemer geworden, ook in West-Duitsland en Italië zijn flinke vorderingen gemaakt,

en de export naar de V.S. is eveneens bevreemdend verlopen.

Maar het „export or die” geldt nu dubbel in eigen land, waar de verkoop sinds het topjaar 1960 gestadig terugloopt. Daarin is nu voorzien. Na de tentoonstelling kondigde de Britse minister van financiën, Reginald Maudling o.m. de drastische verlaging aan van de aankoopbelasting op auto's — met onmiddellijke ingang!

De Britse auto's zijn nu op de thuismarkt met ongeveer een/achtste in prijs verlaagd.

Het voornaamste nieuws

Na de tentoonstelling in Parijs presenteerde Londen uiteraard enkele heropvoeringen. General Motors had zijn beide zescilinders van Vauxhall al losgelaten en er is nu ook een nieuwe stationcar, een luxe uitvoering van de Victor Estate.

Ford Dagenham was het tentoonstellingsnieuws al vooruit gereden met de „Cortina” en had voor Londen het vierdeurs-model gereserveerd.

Van de Anglia is een super-versie verschenen met een 1200 cc motor die een geheel gesynchroniseerde viervernellingsbak heeft. Deze 1.2 liter motor levert 53 pk.

De Super Sabre SE 2, qua uiterlijk en prestaties een Gran Turismo met de zescilinder Zodiac-motor van Ford.

522

Uit de sectie koetswerken kozen we als illustratie een carrosserie van Pininfarina op Austin Healey „3000“, die bekroond werd in „The Automobile Year“.

Voorts is nu ook de Zodiac te koop als stationcar.

De verschijning van de Morris 1100, aan het einde van de afgelopen zomer, bracht tevens een variant op de veelgeroemde A-motor van B.M.C. En van die ontwikkeling heeft men profijt weten te trekken door alle typen, die tot dusverre met de 948 cc-motor waren uitgerust, te voorzien van de nieuwe 1098 cc motor. Dat zijn: de Austin A40 Mk II, de Austin Healey Sprite Mk II, de Morris Minor en de M.G. Midget. Voor de A40 en de Minor levert dit een vermogenswinst op van 11 pk (van 37 tot 48), voor Sprite en Midget van 46,5 tot 55 pk. De beide sportwagentjes zijn uitgerust met schijfremmen op de voorwielen.

Het nieuws van Humber en Rover werd al eerder geïntroduceerd, zodat we nu maar meteen overstappen naar Rolls Royce, want men dient toch op z'n minst „bij te blijven“.

Over het geval-Rolls-Royce werd namelijk hier en daar met gedempte stem gesproken. Stel u voor, de „Phantom V“ en de „Silver Cloud III“ vertonen aan weerskanten van hun monumentale front kleine binocles, waarmee ze wat onwenning en misprijzend de wereld in schijnen te kijken.

„Je kunt de moderne ontwikkeling tenslotte niet tegenhouden“, sprak een standheer verontschuldigend. En vier koplampen is nu eenmaal modern (al hebben sommige Amerikanen ze al weer als old-fashioned afgezworen). Bentley vertoont deze vier koplampen trouwens ook op de „S3“ saloon en -Continental en op de nieuwe „S2“ Continental saloon, zij het wat kleiner en zwiegender. Rolls Royce en Bentley hebben natuurlijk een zeer plausibele verklaring voor deze vier koplampen: reisauto's met hoge snelheden moeten een verlichting van grote spreiding en reikwijdte hebben.

Tenslotte is er een nieuwe Bentley aan de serie toegevoegd, een door Park Ward ontworpen tweedeurs „Sports Saloon“, op het chassis van de S3 Continentals. Over de V8-motoren van 6230 cc wordt vermeld dat het vermogen met 7% is toegenomen, maar over het aantal pk's wenst men zich evenmin uit te laten als een filmdiva over haar leeftijd.

Nog enkele 8- en 6-cilinders

Niet nieuw, maar wel interessant en zeer bij de tijd is de Bristol 407 five-point-two, met de Canadese achtcilinder

Een monumentale reiswaagen: de Jaguar Mk 10, waarin sport en comfort tot een alleszins bevredigende synthese zijn gebracht.



Chrysler motor. Het is een aanbieding die zeer aantrekkelijk is voor de export naar de V.S. Een zelfde politiek wordt bedreven door Jensen, sinds hij de „C-V8“ creëerde, ook al met een 6 liter Chrysler motor als uitgangspunt.

Daimler exposeerde zijn nieuwe 2½ liter V8 Saloon, die een sterke uiterlijke gelijkenis vertoont met de Jaguar Mk II, maar de motoren zijn verschillend en deze visuele gelijkstelling met de grondlegger van het Jaguar-succes scheen de enige mogelijkheid te zijn om een kostbaar vehikel als de Daimler toch nog tegen een relatief redelijke prijs te kunnen leveren.

In de Jaguar Mk X biedt de fabrikant nu ook een echte comfortabele reisauto met het hart van een sportwagen.

Voorts waren er weer de Aston Martins met hun beroemde zescilinders en hun vermogens van 240 tot 302 pk. En in de portefeuille van Aston Martin

bevindt zich nu ook nog een nieuwe Lagonda Rapide met een zescilinder motor van 4 liter, die overigens nog hoger geprijsd staat dan de kostbaarste Aston Martin.

We blijven nog even in de regionen van de zescilinders. Alvis, misschien wel de mooiste Britse auto van het komende jaar, omvat in zijn 3 liter serie een saloon en een coupé, sober van lijn en daarom indrukwekkend.

In de slijpstream van sportwagens

Het oude merk AC is voor de kenners van sportwagens een begrip. Onlangs verscheen van dit merk de „Cobra“ die onder zijn motorkap de V-8 motor van de Ford Fairlane herbergt, een combinatie die een bijzonder snelle sportwagen oplevert, terwijl de prijs daarvan zich niet verheft boven die van de duurdere serie-automobil. Lotus is een



Rolls Royce en Bentley kregen nieuwe „bril-monturen“, die op de show de nodige gesprekstof bleken op te leveren. Over de aanmerkelijke verbetering van het uitzicht dat werd bereikt door verlagings van de motorkap, werd veel minder gezegd.

menteren in samenwerking met Joseph Lucas Ltd. De fabrikant zegt: geen onderhoud, nooit bijstellen, ontsteking altijd op het juiste tijdstip, twee en een half maal langere levensduur, en één type overbrugt zeer uiteenlopende bedrijfsomstandigheden.

Lockeed heeft een nieuw remsysteem, aangeduid als „anti-lock“. Het is een nieuw systeem van rembekrachtiging, dat zowel op trommel- als op schijfremmen kan worden toegepast. Daarmee wordt voorkomen dat de achterwielen geblokkeerd raken wanneer zeer krachtig moet worden geremd.

Volkswagen reed enkele weken geleden al zijn 200.000ste VW naar ons land. De gebroeders Ben en Wijnand Pon schonken de 200.000ste en 200.002ste aan resp. het Koningin Wilhelminafonds en het Prinses Beatrix Poliofonds.

Nippon wordt de naam van de Japanse personenauto's die binnenkort in België zullen worden geassembleerd. Het zijn drie wagens met een watergekoelde viercilinder motor van 1862 cc van de Japanse Prince Motors autofabriek. Om naamsverwarring met de NSU-Prinz te voorkomen gaan de geassembleerde auto's Nippon heten. In een later stadium volgen een stationwagen en een bestelwagen.

Daf heeft besloten om voortaan in al haar personenauto's bevestigingspunten aan te brengen voor het diagonaal-type veiligheidsgordel ten behoeven van de voorste inzittenden.

merk, dat op de circuits nogal sterk de aandacht op zich heeft gevestigd. Men exposeerde nu enkele bijzonder aardige sportwagens, de Elan 1500, de Super Seven 1500 en de Elite coupé. Plastic carrosserieën, Ford motoren en zeer fraaie chassis vormden de zichtbare attracties.

Tot slot nog twee showverrassingen, die werden uitgebracht door de Leyland Motors Group in de vorm van de Triumph Spitfire 4, een temperamentvolle sportwagen met 1147 cc viercilinder motor, en de Vogue Mk II van Singer Motors.

Men ziet: de Britse autoindustrie loopt bepaald niet achter en biedt een assortiment dat ons soms lichtelijk duizelig maakt. Voor een uitvoeriger verslaggeving van dit Britse autonieuws voor 1963 verwijzen we naar de „Autokampioenen“ van 27 oktober en 3 november j.l.

Autocars Haifa was een inzender uit de jonge staat Israël, die in Londen exposeerde met enkele wagens voor het eigen land. Dat waren een „Carmel“, een vier persoons saloon met plastic koetswerk en een stationcar onder de naam Sussita.

Rolls Royce heeft een van z'n wagens voorzien van een opvouwbaar metalen hok in het achtercompartiment: het duurste hondenhok ter wereld.

Britax is de naam van een Britse veiligheidsgordel. Men heeft iets nieuws, namelijk een automatische gordel, die een volledige vrijheid van beweging moet waarborgen, maar zich weer automatisch „aan-snoert“ tot een ijzeren greep zodra zich een ernstige belasting voordoet.

Lodge is synoniem met bogies. Men presenteerde in Londen de gouden bogie, resultaat van tien jaar experi-

Kort parkeren

Humber Super Snipe onderging weer verschillende interieur-verbeteringen, waarbij de nieuwe stoelen wel de belangrijkste zijn. Het motorvermogen werd verhoogd tot 132,5 pk.

Bristol Cars Ltd. exposeerde o.a. de 407 five-point-two, met de Canadese V8 Chrysler-motor, als een aanbieding die vooral voor de V.S. attractief is.

524





Tom Gatsonides

Alvis in Giethoorn

Toch een prettig Alvis virus moment tijdens deze beruchte Covid19 tijd.

De wereld is helemaal van streek na februari 2020 door iets wat niet eens met het blote oog zichtbaar is. Eigenlijk onvoorstelbaar! En vreemd dat zo iets kleins zo'n invloed uitoefent op ons levens patroon.

Als gepensioneerden vallen wij helaas in de door de regering aangeduide risico groep en gedragen ons daar dan ook consequent naar. Maar na 2 maanden "lockdown" volgt er iets versoepeling van de regels en begon toch weer het bloed te kruipen op een voor ons "normale"(?) dagelijkse situatie, wel onder extra voorzichtige "gezondheids" regels natuurlijk. Dus mocht het ons zo bekende Alvis virus langzaam maar voorzichtig actief worden.

Daar kan de wereld toch geen last van hebben? Hooguit wat (te veel) uitlaatgas en benzine verbruik, maar alla, een kniesoor die zich daar over beklagt! Collega Alvis bezitters José/Martin en Vera/Herman opgewarmd en ook zij waren beslist in voor een uitje met onze bolides.

José had een mooi kort programma opgesteld. Verzamelen rond 12 uur, ca. 150 km rijden en dineren/slapen op een mooie lokatie. Daar was een ieder voor in ook met de nog steeds beperkte "vrijheid" vanwege het Corona beleid. Vreemd was het dan ook wel dat bij aankomst te Harderwijk op de lunchlokatie er niet een warme omhelzing mocht plaats vinden, maar een op afstand elleboog "stoot" het moest zijn! Gezien de onmiddellijk volgende vele luidruchtige uitlatingen, kon men wel spreken van warme gevoelens. Maar bijzonder was het! En mede dat we elkaar lang niet gezien/gesproken hadden en zeker ook door de vele emoties die waren opgekropt gedurende deze



Dennoch ein angenehmer Alvis-Virus-Moment während dieser berüchtigten Covid19-Zeit.

Die Welt ist seit Februar 2020 völlig aus den Fugen geraten durch etwas, das nicht einmal mit bloßem Auge sichtbar ist. Eigentlich unvorstellbar! Und seltsam, dass etwas so Kleines einen solchen Einfluss auf unser Leben hat. Als Menschen im Ruhestand gehören wir leider zu der von der Regierung ernannten Risikogruppe und verhalten uns entsprechend. Aber nach 2 Monaten des „Lockdown“ wurden die Regeln gelockert, und wir versuchten den Draht zu, einer für uns „normalen“ (?) Alltagssituation wieder aufzunehmen, natürlich unter Beachtung der strengen „Gesundheits“-Regeln.

Also wurde das uns so gut bekannte Alvis-Virus langsam aber vorsichtig aktiv. Das kann die Welt doch nicht beunruhigen? Höchstens etwas (zu viel) Abgas und Benzinverbrauch, aber alla, ein Nörgler, der sich darüber beschwert! Die Alvis-Kollegen José/Martin und Vera/Herman dazu befragt, und auch sie waren definitiv für einen Ausflug mit unseren Autos dabei.

José hatte ein schönes Kurzprogramm vorbereitet. Zusammenkunft gegen 12 Uhr, ca. 150 km Fahrt und Essen/Schlafen an einem schönen Ort. Alle waren dafür, auch mit der immer noch eingeschränkten „Freiheit“ wegen der Corona-Politik. Ungewöhnlich war die Tatsache, dass bei der Ankunft in Harderwijk am Ort des Mittagessens nicht eine warme Umarmung stattfinden konnte, sondern ein distanzierter Ellbogen-Kontakt. Betrachtet man die unmittelbar darauf folgenden vielen lauten Begrüßungen, könnte man von warmen Gefühlen sprechen. Aber es war etwas Besonderes! Teilweise, weil wir uns lange Zeit

nicht gesehen oder miteinander gesprochen hatten, und sicherlich auch wegen der vielen Emotionen, die während dieser Lockdown-Periode von etwa 3 Monaten angesammelt wurden, wurden die starken Geschichten schnell ausgetauscht.

Der Start war also wie in alten Zeiten; fein - gemütlich - und mit einem attraktiven fischbezogenen Mittagessen konnten wir die Route gemeinsam beginnen. Über schöne kleine Straßen machten wir einen Fotostopp in Elburg, wo wir einen kleinen Spaziergang machten und ein lokales Eis genossen. Weiter ging es nach Kampen, wo wir die Firma von Geert Jan Peters für einen kurzen Besuch an-



lockdown-periode van ca 3 maanden werden de sterke verhalen snel uitgewisseld.

De start was dus al als vanouds; prima - gezellig - en met een aantrekkelijke vis gerelateerde lunch konden we gezamenlijk aan de route beginnen.

Via mooie kleine binnenwegen werd er een foto-stop in Elburg gedaan waar we een kleine wandeling maakten en van een lokaal ijsje genoten.

Verder rijdend arriveerden we in Kampen om het bedrijf van Geert Jan Peters kort te bezoeken. Daar werden we door Joost van Ginhoven ontvangen en hij liet ons de vele werkzaamheden zien; o.a. de 4,3 Alvis van Christo krijgt hier een liefdevolle behandeling.

Ons einddoel is Giethoorn, waar we een van de weinige gasten zijn in de Lindenhof een prachtig luxe hotel met een voortreffelijke keuken. De gastheer Martin Kruithof komt ons verwelkomen op het parkeerterrein als hij het geluid van onze Alvis-motoren hoort. Een warm empathisch gebaar waar onmiddellijk foto's gemaakt moesten worden en hij ons een persoonlijke boottocht door Giethoorn aanbiedt. Half uurtje later stappen wij zessen in zijn sloep en varen we door een compleet verlaten Giethoorn, waar hij ons als een ware gids "alles" over vertelt.

Van lokale huiseigenaren - prijzen van te koop staande locaties en vooral over de natuur.

Dit laatste onderwerp werd een doorslaand succes mede vanwege de rust die er op dit moment is. Als ware vogelaars werd er gespot; Lepelaar - aalscholver - ooievaar - watersnip - tureluur - buizerd - diverse soorten eenden, ganzen en reigers - zwaluw - fuut - rietzanger - roerdomp (enkel het geluid, zelf bleef hij in het riet verscholen) en ja zelfs de kleine maar fraaie blauwe ijsvogel kregen we in het vizier. Kortom een fantastische ervaring zo geheel alleen varend door een streek die normaliter overbevolkt is door toeristen.



steuerten. Dort wurden wir von Joost van Ginhoven begrüßt und er zeigte uns die vielen Projekte; u.a. der 4,3 Alvis von Christo wird hier liebevoll behandelt.

Unser Endziel ist Giethoorn, wo wir als einer der wenigen Gäste im Lindenhof, einem schönen Luxushotel mit ausgezeichneter Küche, zu Gast sind. Der Gastgeber Martin Kruithof kommt, um uns auf dem Parkplatz zu begrüßen, als er das Geräusch unserer Alvis-Motoren hört. Eine warmherzige, einfühlsame Geste, bei der sofort Bilder gemacht werden mussten, und er bietet uns eine persönliche Bootsfahrt durch Giethoorn an. Eine halbe Stunde später steigen wir zu sechst in seine Schaluppe und fahren durch einen völlig menschenleeren Giethoorn, von dem er uns als wahrer Führer „alles“ erzählt. Von lokalen Hauseigentümern - Preise von zum Verkauf stehenden Standorten und insbesondere über die Natur.

Das letztgenannte Thema wurde zu einem durchschlagenden Erfolg, unter anderem wegen der Ruhe, die es derzeit gibt. Wir fühlten uns wie richtige Vogelbeobachter; Löffler - Kormoran - Storch - Schnepfe - Rotschenkel - Mäusebussard - verschiedene Enten-, Gänse- und Reiherarten - Schwalbe - Lappentaucher - Seggenrohrsänger - Rohrdommel (nur das Geräusch, er selbst blieb im Schilf verborgen) und ja sogar den kleinen, aber schönen blauen Eisvogel bekamen wir zu sehen. Kurz gesagt, eine fantastische Erfahrung, allein durch eine Region zu segeln, die normalerweise von Touristen überbevölkert ist.

Nach zwei Stunden Segeln konnten wir uns auf das Abendessen vorbereiten. Auch dies wurde von uns „übertrieben“,



Na twee uur varen konden we ons gaan voorbereiden op het diner. Ook dit werd “overdreven” door ons nadat we de keuze hadden gemaakt van maar liefst een 8 gangen menu. Ons niet realiserend dat er gestart werd met ca.5 prachtige amuse gerechtjes. Oh oh wat hebben onze smaakpapillen weer allemaal moeten verwerken, en dit na ca 3 maanden op “water en brood”, is eigenlijk niet verantwoord! We hebben het geweten; absoluut genietend maar veel te veel. Het was overdrijven ten top. Kortom een aanrader voor een volgende keer maar dan niet toegeven aan de verleidingen en zich “beperken” tot normale porties.

Na een goed verdiende nachtrust was het ontbijt op zich weer een fantastische ervaring. Alles super vers en smakelijk opgediend aan tafel. Heerlijk. De relatie met eigenaar Hr. Kruithof is zo warm en prettig dat hij ons “aanbiedt” om via een door hem uitgezette mooie route zijn 84 jarige vader op een boerderijtje te bezoeken om o.a. het oude brood voor zijn koeien daar af te geven. Zijn vader bezit nog 12 “dikbil” koeien en woont er geheel zelfstandig met zijn vrouw in een klein woonhuis met stallen. Gezien de Corona adviezen was dit waarschijnlijk geen verstandig besluit daar besmetting met 8 personen in een kleine ruimte zeker realistisch is. Toch even de sociale gesprekken gedaan, maar de koffie of andere consumptie maar laten schieten. Zo hygiënisch is het nou ook weer niet op zo’n boerderij beheerd door gepensioneerde personen.

Zo is de Alvis weer begin juni de weg op geweest, en hebben wij een frisse neus gehaald, weliswaar onder de bekende door de regering voorgestelde safety regels zoals 1,5 meter, handen wassen zo vaak als mogelijk is en zorgen dat er geen aerosolen uitgeblazen worden in je directe omgeving. Vreemde toestanden tegenwoordig, maar wel belangrijk als we gezond willen blijven en van onze bolides willen blijven genieten.



nachdem wir ein 8-Gänge-Menü gewählt hatten. Wir wussten nicht, dass es anfang mit ca. 5 schönen Amuse Gueule. Oh oh, was unsere Geschmacksnerven wieder verarbeiten mussten und dies nach etwa 3 Monaten auf „Wasser und Brot“, ist eigentlich nicht gerechtfertigt! Wir haben es absolut genossen, aber es war viel zu viel. Wir haben es ein bischen übertrieben. Kurz gesagt, ein Muss für das nächste Mal, aber man sollte den Versuchungen nicht nachgeben und sich „einschränken“ mit normalen Portionen.

Nach einer wohlverdienten Nachtruhe war das Frühstück an sich schon wieder ein fantastisches Erlebnis. Alles superfrisch und schmackhaft am Tisch serviert. Köstlich. Die Beziehung mit dem Besitzer Hr. Kruithof ist so warm und angenehm, dass er uns „anbietet“, seinen 84-jährigen Vater auf einem Bauernhof zu besuchen, und zwar über einen schönen Weg, den er vorgezeichnet hat, um ihm das alte Brot für seine Kühe zu geben. Sein Vater besitzt weitere 12 „Dikbil“-Kühe und lebt dort völlig unabhängig mit seiner Frau in einem kleinen Haus mit Ställen. In Anbetracht der Corona-Ratschläge war dies wahrscheinlich keine kluge Entscheidung, da eine Infektion mit 8 Personen in einem kleinen Raum sicherlich realistisch ist. Wir führten die Gespräche unter Berücksichtigung des Abstands, aber wir tranken weder Kaffee noch sonstige Getränke. Es ist nicht so hygienisch auf einem solchen Bauernhof, der von Rentnern bewirtschaftet wird.

Also war der Alvis Anfang Juni wieder unterwegs, und wir haben frische Luft geschnappt, allerdings unter den bekannten, von der Regierung vorgeschlagenen Sicherheitsvorschriften wie 1,5 Meter, so oft wie möglich Hände waschen und darauf achten, dass keine Aerosole in der unmittelbaren Umgebung ausgeblasen werden. Seltsame Bedingungen heutzutage, aber wichtig, wenn wir gesund bleiben wollen und weiterhin Freude an unseren Autos haben.



Peter Friedrich en Heiko Primas

Ons ALVIS Speed 20 SD project

of hoe je onverwacht de auto Olympus kunt bereiken

Wie zijn wij?
Wij, Peter Friedrich en Heiko Primas, beiden in de 50, zijn in 2020 lid geworden van ALVIS Owner Club Nederland. Wij hebben nog geen rijdende ALVIS maar er komt een moment waarop wij met ons ALVIS “speed 20 SD project” kunnen deelnemen aan jullie prachtige clubritten. Tot die tijd moet er nog veel werk worden verzet en daarom kwamen wij op het idee om er een verslagje over te schrijven, onder het mom van: “gedeelde smart is halve smart”

Wij komen uit het mooie Frankenland, om precies te zijn uit Erlangen. Erlangen wordt gerekend tot de kleinere steden in Duitsland met ongeveer 110.000 inwoners.

Vreemd genoeg heeft de stad meer arbeidsplaatsen dan inwoners. Siemens en de universiteit domineren als werkgevers. Daarnaast zijn er 40.000 studenten. Voor degenen die niet bekend zijn met de regio, Frankenland is verdeeld in Bierfranken en Weinfranken.

In de richting van Bamberg ligt Bierfranken, een gebied met meer dan 200 brouwerijen en daarmee het gebied met de hoogste dichtheid aan brouwerijen ter wereld.

De meeste zijn kleine, plaatselijke brouwerijen waarvan het bier vaak alleen in plaatselijke kroegen of bierkelders wordt geschonken.

Veel van deze brouwerijen zijn gelegen in de prachtige “Frankische Schweiz” een karakteristiek berg- en heuvel-landschap en dus in een eldorado voor oldtimerritten. In de richting van Würzburg, langs de rivier “Main”, ligt het Weinfranken, dat beroemd is om de Frankische Fasnacht en de Frankische wijn. Vele kleine middeleeuwse stadjes, vaak nog met een intacte stadsmuur, liggen als parels langs de rivier de Main en nodigen uit tot dag- of weekendtochten met een oldtimer.

Nu terug naar ons. Heiko en ik hebben allebei al een na-oorlogse Engelse oldtimer. Ik kocht mijn Triumph TR3B in 1993 in Engeland toen ik 3 jaar in Manchester had gewerkt. Heiko heeft vorig jaar een Jaguar gekocht. Van ALVIS hadden we nog nooit van gehoord.

oder wie kommt man ungeahnt in den Auto-Olymp

Wer sind wir?
Wir, Peter Friedrich und Heiko Primas, beide in den 50ern, wurden 2020 neue Mitglieder im ALVIS Owner Club Nederland. Noch besitzen wir keinen fahrbereiten ALVIS aber irgendwann wird es so weit sein und unser ALVIS „speed 20 SD Projekt“ wird an den wunderbaren Club Ausfahrten teilnehmen. Bis dahin ist noch viel zu restaurieren und da kam uns die Idee darüber eine kleine Reportage als Fortsetzung zu schreiben, frei nach dem Motto: „ Geteiltes Leid ist halbes Leid“.

Wir kommen aus dem wunderschönen Frankenland, genauer gesagt aus Erlangen, einer mit knapp über 110000

Einwohnern der kleineren Großstädte in Deutschland, die jedoch kurioserweise mehr Arbeitsplätze als Einwohner hat. Siemens und die Universität dominieren als Arbeitsgeber. Hinzu kommen noch 40000 Studenten. Für die Ortsfremden sei gesagt, dass sich Franken in das Bierfranken und das Weinfranken teilt.

Richtung Bamberg liegt Bierfranken, ein Gebiet mit über 200 Brauereien und damit die Gegend mit der höchsten Brauereidichte der Welt. Meist sind es kleine, lokale

Brauereien, deren Bier oft nur an den örtlichen Gasthäusern oder Bierkellern ausgeschenkt wird. Viele dieser Brauereien liegen in der wunderschönen „fränkischen Schweiz“ einer charakteristische Berg- und Hügellandschaft und damit in einem Eldorado für Oldtimerausfahrten.

Richtung Würzburg liegt entlang des Flusses „Main“ das Weinfrankenland, welches berühmt für die fränkische Fasnacht und den Frankenwein ist. Viele mittelalterliche Städtchen, oft noch mit einer intakten Stadtmauer, reihen sich wie Perlen am Main und laden zu Tages- oder Wochenendausflügen mit dem Oldtimer ein.

Nun zurück zu uns. Heiko und ich besitzen jeweils schon einen Nachkriegs-Engländer. Ich habe meinen ersten Engländer, einen Triumph TR3B, 1993 in England gekauft, als ich 3 Jahre in Manchester gearbeitet hatte. Heiko hat sich letztes Jahr einen Jaguar zugelegt. Nur von ALVIS hatten wir vorher noch nie was gehört.



Heiko (links) en Peter (rechts) tijdens de eerste virtuele testrit met de ALVIS speed 20 SD.

Heiko (li) und Peter (re) in der ersten virtuellen Probefahrt mit dem ALVIS speed 20 SD.

Hoe is het allemaal begonnen?

Voor Corona kwam Heiko op het idee om een opslagruimte, die hij had verhuurd aan een buurtwinkel in de oude binnenstad van Erlangen, om te bouwen tot een soort 'Man Cave' om vrienden te ontmoeten, een praatje te maken, te barbecueën en voorzien van een werkplaats om aan onze de auto's te sleutelen. De naam van onze hobbyruimte was snel gevonden. Mäta, de afkorting voor "Männertagesstätte" (Dagopvang voor mannen). En zoals zo vaak werd het idee gerealiseerd en nu is onze Mäta een deel van ons leven. Het begon met het renoveren en inrichten van onze Mäta en elke zaterdag was er werk aan de winkel. Een dozijn mannen ging aan de slag en binnen 6 maanden werd de opslagruimte omgetoverd tot een unieke ruimte met een vintage karakter. De tijd die we samen doorbrachten was zo leuk dat we het jammer vonden dat de renovatie ten einde liep.



Peter met ALVIS onderdelen voor de ingang van de "Mäta".
Peter mit ALVIS Teilen vor der Einfahrt zur „Mäta“.

En toen kregen we een idee! Waarom niet een auto restaureren als vervolgproject? Zo gezegd, zo gedaan. Heiko bracht een 'minimumbod' uit op een ALVIS Speed 20 SD project op het Engelse veilingplatform Brightwells. We hadden natuurlijk niet verwacht dat ons bod kans zou maken want tijdens de veiling waren we aan het skiën en konden we niet bieden. Misschien kwam het door het begin van de Corona-epidemie in maart 2020 of omdat het project te veeleisend was, hoe dan ook, er waren geen andere bidders, het object werd afgehamerd en wij waren de trotse eigenaars van een ALVIS-project.

Volgens de veilingbeschrijving heeft de zoon het project geërfd van zijn vader, die in de jaren 80 alle onderdelen van 2 Alvis Speed 20 had verzameld. Helaas is hij door tijdgebrek nooit aan het project begonnen en de zoon had geen belangstelling. Deskundigen van de AOC in Engeland hebben de voorhanden materialen bekeken en kwamen tot de conclusie dat waarschijnlijk 95% van de benodigde onderdelen aanwezig was en dat het een reële basis voor een restauratie was. Tenminste, dat is wat er in de beschrijving stond. "Klinkt best goed", dachten wij.

De ALVIS Speed 20 SD met chassissnummer 13307 was een van de laatst gebouwde SD's. Oorspronkelijk geleverd als een Charlesworth saloon, chassis en motor hebben

Wie alles begann?

Vor Corona kam Heiko die Idee, einen Lagerraum, den er mitten in der Erlanger Altstadt an ein lokales Ladengeschäft vermietet hatte in eine Art Begegnungsstätte für Freunde umzubauen, mit der Möglichkeit sich zu treffen, quatschen, grillen, die aber auch mit einer Werkstatt ausgestattet ist, um an den Autos rumzuschrauben. Der zum schmunzeln einladende Arbeitstitel dieses Unterfangens war schnell gefunden. Mäta, die Abkürzung für „Männertagesstätte“. Und wie es so oft im Leben ist, temporäre Lösungen überleben und so ist heute unsere Mäta ein feststehender Begriff.

Zuerst ging es darum die Mäta umzubauen und jeden Samstag war Arbeitseinsatz. Ein Dutzend Männer haben angepackt und innerhalb von 6 Monaten wurde aus dem Lagerraum ein Unikum mit Vintage Charakter. Die gemeinsame Zeit war so schön, dass wir es schade fanden, dass der Umbau bald zu Ende war.

Und dann kam die Idee! Warum nicht als Nachfolgeprojekt ein Auto restaurieren? Gesagt getan. Heiko hat auf der englischen Auktionsplattform Brightwells auf ein ALVIS Speed 20 SD Projekt das Mindestgebot eingegeben. Natürlich haben wir nicht damit gerechnet das Auto zu bekommen, denn während der Auktion waren wir bei Skifahren und konnten gar nicht mitbieten. Vielleicht lag es an der beginnenden Corona-Epidemie im März 2020 oder weil das Projekt doch zu anspruchsvoll war, jedenfalls hat kein anderer mitgeboten, der Auktionshammer viel und wir waren stolzer Besitzer eines ALVIS Projektes.

Laut Auktionsbeschreibung hat der Sohn das Projekt von seinem Vater geerbt, der in den 80er Jahren alle Teile von 2 Alvis Speed 20 gesammelt hatte. Leider kam er aus Zeitgründen nie dazu das Projekt anzufangen und der Sohn hatte kein Interesse. Hinzugezogenen Experten vom ALVIS Club in England haben die Teile begutachtet und sind zum Schluss gekommen, das wohl 95% der Teile vorhanden sind und diese damit eine akzeptable Restaurationsbasis bilden. So stand es zumindest im Exposé. „Klingt doch ganz gut“, dachten wir uns.

Der ALVIS Speed 20 SD mit der Chassis Nr 13307 war einer der letzten SD's die gebaut wurden. Ursprünglich hat er als Charlesworth saloon das Licht der Welt erblickt. Rahmen und Motor haben „matching numbers“. Bei dem Auktionslos waren auch zwei Kühlerhauben sowie eine nachgefertigte Charlesworth DHC Roh-Karosserie dabei. Schnell die ersten Bücher über ALVIS gekauft und schon waren wir beide fasziniert von dieser Automarke und über die Technik, die dieses Vorkriegsfahrzeug besaß. Vorne Einzelradaufhängung, vollsynchronisiertes Getriebe, Verstellbare Stoßdämpfer und vieles mehr. Wir waren infiziert. Nein, nicht von Corona sondern vom ALVIS Virus. Sehr ansteckend, teuer und es gibt wohl keine Impfung dagegen.

Wir konnten es kaum erwarten unsere „Beute“ in den Händen zu halten und beauftragten einen Spediteur den



dezelfde nummers. Het veilingkavel omvatte ook twee motorkappen en een herbouwde Charlesworth DHC carrosserie.

Snel de eerste boeken over ALVIS gekocht en we waren beiden gefascineerd door dit automerk en de technologie die dit vooroorlogse voertuig bezat. Onafhankelijke voorwielophanging, volledig gesynchroniseerde versnellingsbak, instelbare schokdempers en nog veel meer. We waren geïnfecteerd. Nee, niet door Corona maar door het ALVIS virus. Zeer besmettelijk, duur en vaccinatie schijnt niet mogelijk te zijn. Wij konden nauwelijks wachten om onze "buit" binnen te halen en gaven een expediteur opdracht de Alvis uit Engeland op te halen. En toen kwam de eerste Lock Down! Niets functioneerde nog normaal! De expediteur was een dag te laat en mocht het veilingterrein niet betreden. De auto werd in quarantaine geplaatst. Ergens in mei kwam het goede nieuws. De Alvis kon worden opgehaald en, 3 dagen later arriveerde het project in Erlangen. Heel spannend! Hebben we een kat in de zak gekocht? Hebben we onszelf overschat? Zijn er werkelijk veel onderdelen aanwezig?

En dan eindelijk staat daar een puzzel voor grote jongens van meer dan 1000 stukjes zonder voorbeeld! Veel producten zouden waarschijnlijk nooit zijn uitgevonden of gemaakt als de initiatiefnemers van tevoren hadden geweten hoe moeizaam de ontwikkeling zou zijn. Wij voelden ons ook een beetje hulpeloos. We begonnen ons een beetje ongerust te maken. Onze vrienden dachten dat we gek waren, alleen drukten zij het wat netter uit. Ze bewonderden bijvoorbeeld "onze moed". Een andere opmerking was: "Dat duurt minstens 7 jaar".

Een van de symptomen van iemand die besmet is met het ALVIS-virus is waarschijnlijk een veranderde kijk op de dingen en dat ook nog door een soort roze bril.

Waar anderen een hoop rommel zien, ziet de besmette persoon een mooie auto, en waar anderen veel werk zien, ziet de met ALVIS-virus besmette persoon de vele heerlijke uren die hij aan zijn hobby zal besteden.



Dozen met ongesorteerde onderdelen. Voor sommige schroot voor ons een echte uitdaging. Kistenwise onsorteerde Teile. Für die einen Schrott für uns eine echte Herausforderung.

Alvis aus England zu holen und dann kam der erste Lock-down. Nix ging mehr. Der Spediteur war einen Tag zu spät und durfte nicht mehr auf das Auktionsgelände. Das Auto war quasi in Quarantäne. Irgendwann im Mai kam dann die gute Nachricht. Der Alvis konnte geholt werden und traf dann 3 Tage später mit Spannung erwartet in Erlangen ein. Haben wir uns verkauft? Haben wir uns übernommen? Sind wirklich viele Teile da?

Und dann war es da. Das 1000 teilige Männerpuzzle ohne Aufbauanleitung. Viele gute Dinge in der Menschheit wären wohl nicht erfunden oder gemacht worden, wenn die Initiatoren vorher gewusst hätten, wie mühselig es wird, und genauso ging es uns auch. Uns wurde schon ein bisschen bange. Unsere Freunde hielten uns für verrückt, nur das sie es sehr viel schöner ausdrückten. Zum Beispiel indem sie „unseren Mut“ bewunderten. „Das dauert doch mindestens 7 Jahre“, waren andere Kommentare.

Einer der Symptome eines mit dem ALVIS Virus Infizierten ist wohl die geänderte Sichtweise auf die Dinge durch eine Art rosarote Brille. Wo andere einen Schrott-haufen sehen, sieht der Erkrankte ein wunderschönes Auto und wo andere eine Menge Arbeit sehen, sieht der ALVIS Infizierte die viele wunderschöne Stunden, die er dem Hobby verbringen wird. Schnell wurde mit Hilfe eines Gabelstaplers und tatkräftiger Hilfe unserer Freunde der Laster entladen und die Kisten und Teile in die Mäta gebracht. Wir hatten Null Plan und null Übersicht. Doch aufgeben und Teile verkaufen? Nee, Nee, Nee geht gar nicht. Die Blöse wollen wir uns nicht geben.

Dann ging die Arbeit los. Bilder studieren, Teile sortieren, restliche Baugruppen zerlegen. Erstes Ziel war die Restauration der Rahmen und parallel die Restauration der Anbauteile des Rahmens. Der Rahmen war dann doch schlechter als erwartet. Er muss wohl über mehrere Jahre im Freien gelegen haben und auf der Fahrseite den Boden berührt haben. Nur so lassen sich die großen Durchrostungen erklären. Außerdem war es an einer Stelle verzogen. Nix für uns. Das muss zum Spezialisten. Es war ziemlich mühsam alle noch vorhandene Teile und Schrauben abzube-



Toestand van het frame en het schutbord voor het zandstralen.
Zustand des Rahmens und der Firewall vor dem Sandstrahlen.

Snel, met behulp van een vorkheftruck en de hulp van onze vrienden, werd de vrachtwagen gelost en werden de dozen en onderdelen naar de Mäta gebracht. We hadden geen plan en geen overzicht. Geef je het op en verkoop je onderdelen? Nee, nee, echt niet. We willen niet toegeven.

Toen begon het werk. Foto's bestuderen, onderdelen sorteren, gemonteerde onderdelen uit elkaar halen. De eerste klus was de restauratie van het chassis en gelijktijdig de aanbouwdelen van het chassis. Het chassis bleek echter slechter dan verwacht. Het moet waarschijnlijk meerdere jaren in de open lucht hebben gelegen en contact met de grond hebben gemaakt. Alleen op die manier kunnen de grote weggevreten stukken worden verklaard. Daarnaast was het chassis ook nog krom. Dat was geen klus voor ons. Het moest naar een specialist worden gebracht. Het was een heel karwei om alle resterende onderdelen en bouten te demonteren. Het kostte vele blikken roestoplosser en gasflessen (warm stoken) eer het chassis kaal was en gezandstraald kon worden.

Na het stralen zag het er toch niet zo slecht uit. We hebben het toen naar een carrosseriebouwer in Neurenberg gebracht, een ervaren vakman die het spannend vond om een oud chassis te restaureren. André Hillebrand was zo vriendelijk ons foto's van zijn Speed 20 restauratie te bezorgen, aan de hand daarvan kon de carrosseriebouwer het ontbrekende vloerpaneel na maken. En, hij leverde voortreffelijk werk. Het chassis ziet er fantastisch uit, zelfs de TÜV heeft het al bekeken en vond het "goed". Wat een leuk kerstcadeau.

We hebben veel geëxperimenteerd. Hoe kun je goed ontroesten? Wat is de beste manier? Staalborstel, zandstralen, chemische ontroesten of elektrolytische ontroesten? Wij hebben van alles geprobeerd en elke methode heeft voor- en nadelen. Vaak leverde een combinatie uitstekende resultaten op. Ik had het niet verwacht dat alles weer zo schoon en bruikbaar zou worden. Het doel van onze restauratie is om zoveel mogelijk van de oude substantie en charme te behouden.

..... wordt vervolgd



Roestwerende behandeling na de frame reparatie. Het frame ziet er al heel goed uit.

Fertan Rostschutzbehandlung nach der Rahmenreparatur. Der Rahmen schaut schon richtig gut aus.

kommen. Viele Dosen Rostlöser und Gas später war es geschafft. Der Rahmen ging zum Sandstrahlen. Was zurück kam schaute gar nicht so schlecht aus. Und dann ging es zu einem Karosseriebauer in Nürnberg, ein erfahrener Meister, der es spannend fand mal einen alten Rahmen zu restaurieren. André Hillebrand hat uns liebenswerterweise Bilder von seiner Speed 20 Restauration zur Verfügung gestellt damit der Karosseriebauer das fehlende Bodenblech nachfertigen konnte. Und, was sollen wir sagen, er hat einen bomben Job gemacht. Der Rahmen ist absolut super geworden und auch der TÜV hatte schon drauf geschaut uns und ihn für „gut“ befunden. Was für ein schönes Weihnachtsgeschenk.



Restauratie resultaat voor - na bij het voorbeeld van de "Andre Hartford telecontrol" versteleenheid.

Restaurationsergebnis vorher - nachher am Beispiel der „Andre Hartford telecontrol“ Einstelleinheit.

Parallel dazu haben wir viel experimentiert. Wie entrostet man richtig? Was ist das Beste verfahren? Stahlbürste, Sandstrahlen, chemisch entrosten oder elektrolytisch entrosten. Alles haben wir probiert und siehe da, jedes Verfahren hat seine Berechtigung und oft brachten Kombinationen hervorragende Ergebnisse. Ich hätte es nicht für möglich gehalten wie gut die Teile wieder werden. Ziel unserer Restauration ist es so viel von der alten Substanz und dem Charme zu erhalten.

..... Fortsetzung folgt

Restauratie Alvis TD 21 saloon - DEEL 7

chassis nr. 26173

door Hans van der Meijden

Mede door de corona toestand is er lang niet aan de auto gewerkt. Maar v.a. februari is er weer het nodige gedaan.

Unter anderem wegen des Corona-Zustandes wurde an dem Auto lange Zeit nicht gearbeitet. Aber ab Februar hat sich viel getan.

De bodem is volledig vernieuwd en gemonteerd (foto 1). De deuren hangen er prachtig in. De body is strak. De valances zijn nieuw gemaakt en sluiten mooi aan enz. (foto 2 en 3). Nog een paar afdekplaatjes maken en een aantal bevestigingsgaten boren en dan kan de body in de primer. Dan gaat de auto eerst naar Ab om nog een aantal werkzaamheden aan de remmen e.d. te doen.

In het afgelopen jaar heb ik ondertussen wel een heleboel kleinere klussen geklaard zoals bijvoorbeeld de kachel opgeknapt. Die was behoorlijk verroest (foto 4). De kraan was volledig weggerot (foto 5). Vreemd genoeg was de



Der Boden ist komplett erneuert und montiert (Bild 1) Die Türen hängen schön im Auto. Der Karosserie ist geglättet. Die valances sind neu und passen sehr gut (Bild 2 und 3). Es müssen noch einige Abdeckplatten angefertigt und einige Befestigungslöcher gebohrt werden, dann kann die Karosserie grundiert werden. Dann wird das Auto zu Ab van Egmond gebracht, um noch einige Arbeiten an den Bremsen usw durchzuführen. Im letzten Jahr habe ich viele kleinere Arbeiten wie die Reparatur der Heizung erledigt, die war ziemlich eingerostet. (Foto 4) Der Wasserhahn war komplett

radiator nog wel in een goede conditie op een paar soldeerverbindingen na (foto 6). Voor de zekerheid nog wel even afgeperst. Voor de kraan had ik een nieuw huis en binnenwerk (foto 7) gekocht bij Chris Prince. Helaas bleek het binnen werk iets anders te zijn dan het oude en niet bruikbaar. Misschien wel geschikt voor andere Alvis typen. Dus als iemand belangstelling heeft dan hoor ik dat graag. Na een beetje zoeken vond ik dat in sommige Jaguars dezelfde kraan zat alleen de bediening gaat daar met een kabel terwijl dat bij de Alvis met stangen gaat.





weggefault (Foto 5). Seltsamerweise war der Kühler bis auf ein paar Lötstellen noch in gutem Zustand (Foto 6). Nur um sicher zu gehen, habe ich der kühler mit Druckluft auf Undichtigkeiten geprüft. Für den Wasserhahn hatte ich eine reperaturatz (Foto 7) von Chris Prince gekauft. Leider hat sich herausgestellt, dass die teile nicht passen. Vielleicht sind sie auch für andere Alvis-Typen geeignet. Wenn also jemand Interesse hat, würde ich gerne davon vernehmen. Nach ein bisschen Suchen fand ich heraus, dass einige Jaguars den gleichen Wasserhahn haben, nur die Bedienung geht über ein Kabel, während der Alvis mit Stangen betätigt wird. Ich habe einen Exemplar bei Jagpoint in Soesterberg gekauft (Preis € 26,- + MwSt.) und umgebaut.

Ik heb er toch maar een gekocht bij Jagpoint in Soesterberg (prijs € 26,- + BTW) en deze omgebouwd. Dit ging best eenvoudig. De omgebogen "lippen" moet je voorzichtig open buigen waarna de 2 delen van de kraan een kwartslag gedraaid kunnen worden t.o.v. elkaar, waarna deze lippen weer teruggebogen moeten worden. Nu kan de bedieningsstang met de kraan verbonden worden. Pas als de kachel weer in de auto zit zullen we zien of het allemaal werkt.



Das ging ganz leicht. Die gebogenen „Lippen“ müssen vorsichtig geöffnet werden, danach können die beiden Teile des Krans um ein Viertel zueinander gedreht werden und die Lippen müssen wieder zurückgebogen werden. Nun kann der Bedienungshebel an den Wasserhahn angeschlossen werden. Erst wenn die Heizung wieder im Auto ist, werden wir sehen, ob sie funktioniert. Nachdem alle Teile entrostet wurden, habe ich alles neu lackiert. (Bild 8)

Na alle onderdelen ontroest te hebben alles weer opnieuw gelakt. (Foto 8)

Wordt vervolgd.

Fortsetzung folgt.



Back in Time?

Hans van Hulst

Bij een tweede ontmoeting en gesprek over de restauratie van onze Alvis-en gaf Rob Claassen mij een stapel "The Bulletin"-s van de AOC uit het VK.

Als ik ze interessant vond, mocht ik ze behouden, zo niet dan naar de oud papierstapel. En voegde hij eraan toe: 'Thuis heb ik er nog meer liggen'

Bij het doornemen van de deze stapel trof ik tot mijn verrassing mijn Alvis aan op de cover van de maart/april uitgave 2009 (no 516). Inclusief de op de rozetten van de bumper gemonteerde verstraler en mistlamp en twee extra clignoteurs, ook op de voorbumper gemonteerd. Beide heb ik na aankoop van de PUA 949 in 2011 snel verwijderd!

Vermeld wordt bij de inhoudsopgave:

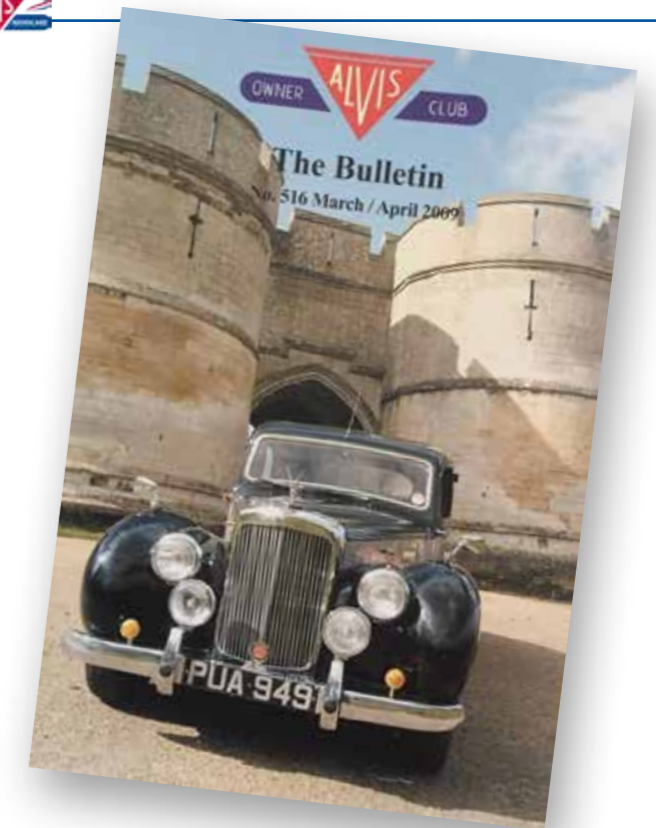
Cover picture: Steve Tillyer's TA 14 at Rockingham Castle

TA 14 ?

In het boekje trof ik ook een strookje papier aan met: **ERRATA: Bulletin no. 516 Please amend your Bulletin as follows:**

Page 1 Contents: cover picture is Steve Tillyer's TA 21 at Rockingham Castle

Gelukkig maar !



Dingen weggooien kan ik heel moeilijk.

Na overleg met Rob:

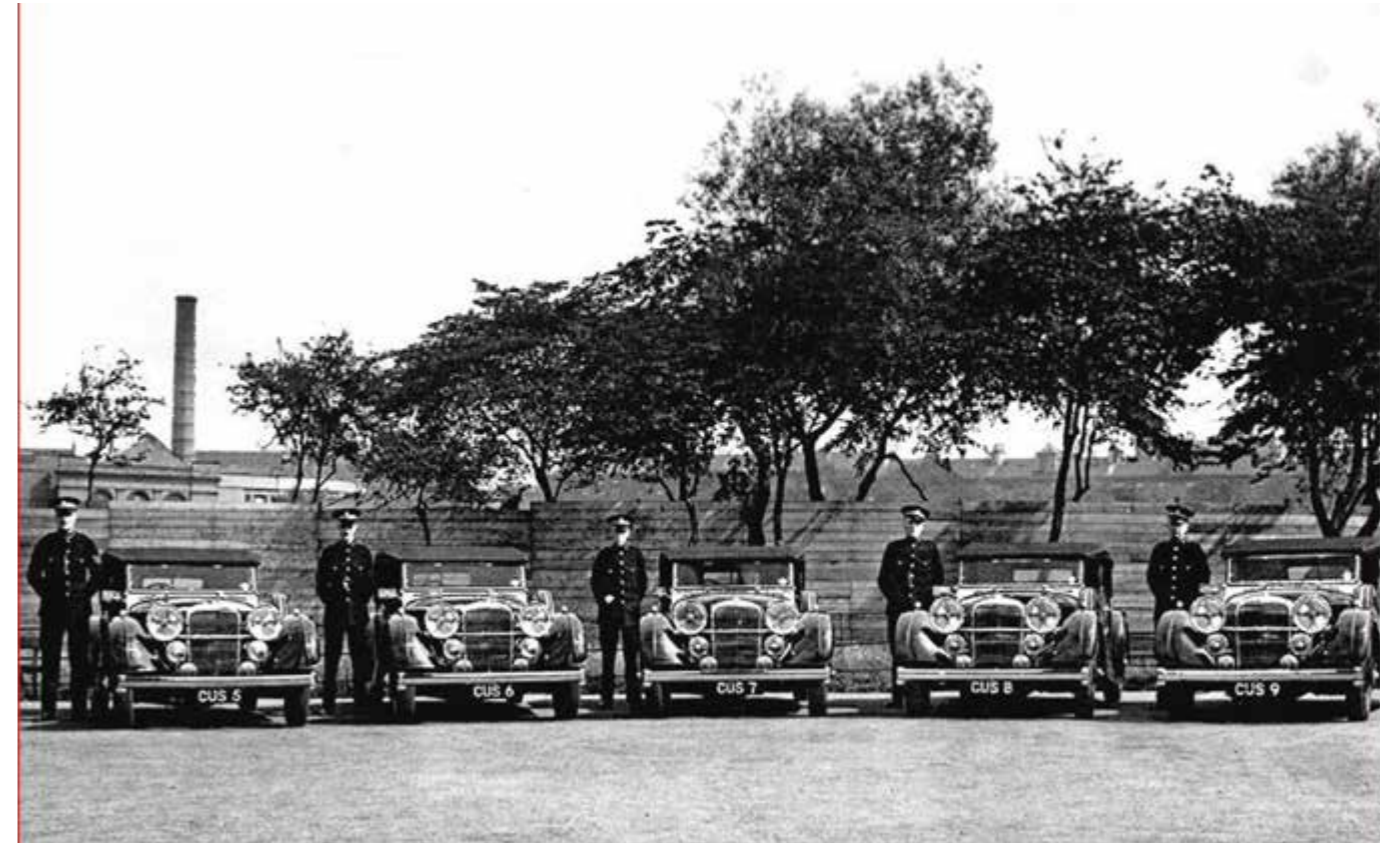
wie wil deze 1e stapel inzien/hebben?

Met uitzondering van Bulletin no 516.

Die komt bij mij in het archief.

Steve Tillyer heb ik via de Engelse Alvis-club geprobeerd op te sporen; Charles Mackonochie liet mij weten dat Steve Tillyer een aantal jaren geleden overleden is.

5x Alvis Speed 25 Tourer's Glasgow Police cars. CUS 5 tot en met CUS 9. Foto ingezonden door Coen van der Weiden.



De meesterwerken van Hermann Graber

Waarom Graber?

Ik ben al heel lang onder de indruk van de creaties van carrossiers, koetswerkbouwers dus. Dankzij mijn ouders kom ik al sinds 1959 in Zwitserland en daar ontdekte ik in de loop der jaren dat er bijzondere automobielen rondredende die ik nog nooit had gezien en dat kwam door die bijzondere creaties van Zwitserse koetswerkbouwers.

Ik zag bijvoorbeeld een Lancia Aurelia van Worblaufen, Saurer-, Berna- en FBW- bussen van Ramseier+Jenzer, een Plymouth van Tüscheren een van Langenthalen... een Alvis van Graber. Die laatste liet op dat jonge automannetje als ik een enorme indruk achter...

Pantheon Basel, Forum voor oldtimers

Hermann Graber was eigenlijk de bekendste Zwitserse carrossier en ik ben zijn ontwerpen gaandeweg almaar meer gaan waarderen.

Ik was gelukkig in september dit jaar in de gelegenheid om de speciale tentoonstelling in het Pantheon in Basel van de Graber-meesterwerken te kunnen bezoeken.

'Die Meisterwerke des Hermann Graber' heette de expositie, georganiseerd ter gelegenheid van het feit dat Hermann Graber 50 jaar geleden overleed. Op 20 juni jl. was er ook een speciale oldtimerrit vanwege datzelfde feit en waar de finish plaats vond bij het Pantheon. De tentoonstelling zou oorspronkelijk tot 19 april lopen, maar door de Corona-problematiek werd hij verlengd tot 18 oktober dit jaar.

Het Pantheon is het grootste oldtimercentrum van Zwitserland. In het 'Museum de Mobilität' staan heel veel unieke oldtimers en een deel daarvan is te koop. Het bovenste



Tekst en foto's: Rob Strating

deel wordt zoals nu gebruikt voor wisselende tentoonstellingen. Oldtimerbezitters kunnen tegen een vergoeding hun auto in het museum laten overwinteren. De museumshop verkoopt niet alleen boeken, maar ook posters, miniatuurmodellen, autohandschoenen en nog veel meer. Ik kreeg van mijn vrouw een mooie poster van de Klausenpassrace

uit 1924. In de Classic Garage worden oldtimers gerestaureerd voor het museum, maar ook voor de verkoop. We hebben tot slot heerlijk geluncht in het museumrestaurant.

Ik wil dit bezoek ontzettend graag combineren met een reportage van de Alvis TC 108G met een Graber carrosserie van Peter Cappon uit Axel die hem compleet restaureerde.

Cultuur

Auto's nemen een unieke plaats in onze cultuur in.

Ze bieden ons vrijheid van bewegen, een levensstijl waarvan we anders wellicht niet kunnen genieten. Auto's zijn niet alleen een transportmiddel, maar vormen een emotionele verklaring. We gebruiken auto's om de wereld te



zien en te worden gezien. Op een bepaalde manier laten we auto's bepalen wie we zijn.

De auto's uit het klassieke tijdperk – van 1925 tot en met 1948 – weerspiegelen een uitzonderlijk aspect van de wereldgeschiedenis. Het was een tijd van enorme tegenstellingen, van ongekende rijkdom tot een verstikkende depressie. Een tijd van angstaanjagende politieke onrust die ontaardde in de Tweede Wereldoorlog en de kaart van Europa opnieuw vorm gaf.

En ondanks deze onzekerheid maakt de

auto een bloeitijd mee. Schitterende carrosserie-ontwerpen van bijvoorbeeld Figoni & Falaschi, Jean Bugatti, Gangloff, Jacques Saoutchik, Erdmannund Rossi, Mulliner, Henri Chapron, Brewster, VandenPlas, Hermann Graber en vele anderen lieten de wereld zien waartoe de verbeeldingskracht van de mensheid in staat was, ondanks de rampspoed die zich aftekende aan de horizon.

Fantasierijke concepten, gracieuze lijnen, elegante bogen en een scala aan rijke kleuren lieten zien wat vakmanschap was. Dat vakmanschap voerde de boventoon met ongebruikelijke materialen, zoals zeldzame hout – en exotische leersoorten.

Rolling chassis

Voordat de zelfdragende carrosserie werd uitgevonden, stonden alle carrosserieën op een separaat chassis. De autofabrikanten hadden natuurlijk hun eigen carrosserie, maar met name de rijken der aarde wilden geen standaard auto, maar iets speciaals. Zo'n speciaal koetswerk werd op maat en naar de wens van de opdrachtgever gemaakt door een koetswerkbouwers die hun oorsprong vrijwel allemaal hadden in het maken van koetsen en paardenwagens. De autofabrikanten leverden dan een rolling chassis met motor, stuurwiel en grille/radiator aan zo'n koetswerkbouwer.



Een goed voorbeeld daarvan is de samenwerking tussen Bugatti uit Molsheim en Gangloff in Colmar, op steenworp afstand van elkaar verwijderd. Jean Bugatti reed het rolling chassis over de openbare weg naar Colmar, waar het carrosseriebedrijf er een koetswerk op bouwde.

Historie 1926-1969

Hermann Graber werd in 1904 geboren als enige zoon van een wagenmaker. Hermann leerde het vak van zijn vader, liep stage bij verschillende koetsen- en wagenmakers in Zwitserland en vertrok vervolgens naar Parijs om bij een carrosseriebedrijf te gaan werken die ook automobielen maakte. Toen vader Graber in 1925 stierf, kwam Hermann terug naar Wichtrach, een plaatsje tussen Bern en Thun, om de zaak over te nemen.

De paardenwagens werden echter al snel uit de werkplaats verbannen, de 21-jarige Hermann wilde zich liever gaan toeleggen op de bouw van speciale autocarrosserieën.



1930 Duesenberg Model J cabriolet bodied by Hermann Graber

Een van de eerste exemplaren was een cabriolet op het onderstel van een Fiat 509 die hij voor zichzelf bouwde. Korte tijd later volgden de eerste opdrachten. Graber bouwde vooral cabriolets op het chassis van Bentley, Delahaye, Mercedes, Packard en Talbot.

Het bedrijf werd in de autowereld al snel een begrip en klanten stroomden toe.

Iedere opdracht duurde een half jaar en er ontstond een grote wachtlijst. Je moest er dus wel iets voor over hebben om je dure chassis van een Graber-opbouw te laten voorzien. Individualiteit, degelijkheid, soliditeit en hoogste kwaliteit waren zijn kenmerken.

Op vrijwel iedere autoshow in Genève presenteerde Graber een of meerdere nieuwe modellen en daar waren exclusieve merken bij zoals Duesenberg, Hispano Suiza en Minerva.

Na de oorlog werkte Graber vooral met Engelse chassis. Zo bouwde hij koetswerken op onderstellen van Rover, Bentley, Armstrong-Siddeley en Aston Martin.

In 1950 kocht hij zijn eerste rolling chassis bij Alvis en toen de Salon van Genève haar poorten opende in maart 1951 presenteerde Hermann zijn eerste AlvisGrabers.

Dodge D11 Cabriolet Graber, 1939





Werkwijze

Als bij kenners en liefhebbers de naam Graber valt, ziet iedereen cabriolets met elegante lijnen en harmonische vormen voor zich: de snelle tour- en sportwagens uit de vooroorlogse periode net als de tijdloos elegante cabriolets en coupés op chassis uit Italië, Frankrijk en Engeland na 1945.

Hermann Graber en zijn werknemers schiepen en produceerden met hun fantastische vakmanschap tussen 1926 en 1969 800 speciale carrosserieën, bijna uitsluitend op chassis van personenwagens, een enkele vrachtwagen of opdracht voor het leger uitgezonderd.

De ontwerpen kwamen zonder uitzondering altijd uit de koker van de patron zelf, die ook de onderhandelingen met de klanten voerde.

Hermann Graber had de gave om de allereerste ideeën en ontwerpen al driedimensionaal te zien. Hij was meer een beeldhouwer dan een tekenaar, dat verklaart ook waarom de Graber-carrosserieën er proportioneel goed uitzien, van welke kant je ze ook bekijkt.

Hij liet zich niet gek maken door stromingen in de mode,



maar gaf er de voorkeur aan traditionele vormen langzaam, maar gestaag verder te ontwikkelen. Graber maakte de tekeningen, de wagen- en rijtuigmaker het houten geraamte en de carrosseriebouwer klopte de diverse delen van het koetswerk over het houten model. Het is overigens bekend dat mevrouw Graber, na de dood van haar man, de houten modellen liet verbranden, omdat ze niet wilde dat het werk van haar echtgenoot zou worden gekopieerd.



leverd aan een klant in Zwitserland. Blijkbaar was die man het oorspronkelijke koetswerk beu en daarom gaf hij Hermann Graber in 1947 de opdracht een nieuwe carrosserie op het 13 jaar oude chassis te zetten. Ik zag hem in Basel en toen bedacht ik dat ik die auto ooit een keer eerder had gezien en gefotografeerd... Ik ben gaan zoeken in dozen met foto's en ja hoor: gevonden! Ik had hem op de foto gezet in de buurt van St. Moritz in het Zwitserse Graubünden in 1977. Toen al was ik gebiologeerd door het bijzondere koetswerk..!

Na WOII

Van 1947 tot 1969 maakte hij naast alle andere merken, vooral carrosserieën op rolling chassis van Alvis, een chique Brits merk met betrouwbare techniek. Hij werd begin jaren '50 zelfs importeur van Alvis in Zwitserland, later ook van Rover en kreeg gaandeweg steeds meer de rol van adviseur.

Prijzen

Bevorderend voor de verkoop van Graber producten waren de successen die Hermann Graber had op diverse concoursen. Zo won hij met een Panhard- Levassor in 1929 een concours in het mondaine St. Moritz en met een Duesenberg Cabriolet op het Concoursd' 'Eleganza Villa d' Este aan het Comomeer in 1934.

500K

Nog even de Mercedes-Benz 500 K van 1934. Hij was voorzien van een originele Mercedes carrosserie en ge-

Redactie: in een volgend artikel over de meesterwerken van Graber komt het verslag van Lady Jeen, de Alvis TC 108 G van Peter en Irene Cappon. Hierboven afgebeeld.



ALVIS SPEED TWENTY



Het rode driehoekige Alvis embleem...

Let op de originele deuken en schrammen van deze "oudstrijder". De wagen is sedert zijn restauratie in 1971 compleet ongemoeid gelaten...



• De Alvis bolide nodigt langs de Vlaamse landwegen uit voor een snelle testrit...



• 145 pk in volle galop met de rijwind als een orkaan door de haren... Bernard Marreyt achter het stuur



• De Alvis bolide nodigt langs de Vlaamse landwegen uit voor een snelle testrit...



WIJ ZATEN ACHTER HET VIERSPAKIGE STUUR VAN...

Coen van der Weiden vindt een keurig exemplaar van het lang vergeten Old Timer en Dreamcar Magazine uit het jaar 2000. Het bevat een artikel van een voor hem onbekende Speed 20 Special met een 4.3-motor.

DE ALVIS SPEED TWENTY

Natuurlijk is het voor iedere rechtgeaarde autojournalist een koud kunstje om de nieuwste superbolides aan de tand te voelen. Een telefoontje naar de importeur volstaat. Het is al minder vanzelfsprekend om u over de rij-ervaringen van een vijftig jaar oude volbloed te berichten en de autogeschiedenis wèrkelijk te doen herleven. Een liefhebber met het autohart op de juiste plaats moet immers bereid zijn om ons even te laten kennismaken met zijn kleinood. Maar gelukkig vinden we deze liefhebbers vlot in onze oldtimer-wereld. En zo kunnen we u met deze serie laten meegenieten van unieke rij-impresies. We vertellen u in de komende afleveringen over onze ontmoetingen op het asfalt met markante automobielen en hun uitgesproken persoonlijkheid. Auto's die snel, rauw, of elegant en tijdloos zijn. Wij kozen dit keer resoluut voor het hardere werk. Een auto, waarbij je achter de dansende toerenteller en het trillende race-ruitjes het rukkerige stuur stevig in de hand moet houden, terwijl onder de lange motorkap de zware zescilinder sonoor brult, en er een orkaan doorheen het hoofdhaar raast. Wij reden een onvervalste, keiharde Britse renwagen, die door vooroorlogse en hedendaagse clubracers verafgoed wordt...

Oer-origineel...

Al bij de eerste aanblik van deze eerlijke automobiel raakten we in vervoering. De Alvis racebolide was nog in een merkwaardig originele toestand. De lak glimde nu eens

RIJDENDE LEGENDES

niet in de zomerzon, de wagen had eerlijke deukjes, scheuren en schrammen, en zat onvervalst onder een dunne film van race-olie, stof en rubber. In de leren stoelen zaten nog de plooiën van winterse buien,

zonnehitte en duizenden snelle kilometers schudden en schokken. De wijzerplaten waren door vele hete zonne-uren geel verkleurd, zwarte vingerafdrukken en krassen sierden alom het gepolijste aluminium dashboard. De wagen rook heerlijk naar verbrande olie, benzine, rubber en leer. Een parfum dat je in geen winkel kunt kopen, en kundige reuk-kunstenaars ook in geen enkel flesje kunnen verpakken.

"Franse autoliehebbers hebben voor zulke originele bolides een onnavolgbaar goede uitdrukking: elle est bien dans son jus", vertelde ons de gelukkige eigenaar van deze auto, restauratie-specialist Bernard Marreyt. Hij deed ons dan ook nog meer watertanden als we het door de zon verhitte, wat vette stuurwiel aanpakten.

Natuurlijk wilden we meteen aan onze testrit beginnen. Dat dit een bolide is die het (race)asfalt niet schuwt, merkten we al bij het glijden in de nauwe cockpit. We werden al haast bedwelmd door de zwoele warmte van motor en versnellingsbak. Behoedzaam waren we al over de gloeiende uitlaat heen gestapt. De vuurrode Alvis had immers die ochtend al enkele snelle ritten achter de rug. "Ja, dit is tenslotte een wagen om mee te RIJDEN" vertelde Bernard Marreyt, terwijl hij me de stofbril aangaf. De warme motor had dan ook maar een kwartslag van de startmotor nodig om meteen sonoor tot leven te komen. Een 4,3 liter zescilinder, dat is een streling voor het oor. Een diepe grom, een prachtige volle "sound" al bij tweeduizend toeren, wat wil je nog meer? De zomerlucht verdween sissend in de drie carburateurs, luchtfilters waren voor deze snelle testritten achterwege gelaten. Natuurlijk heeft deze Alvis een machtig koppel en een berensterke trekkracht, zodat schakelen met de volledig gesynchroniseerde vierbak al nauwelijks hoefde. Een besliste duw op het gaspedaal was al genoeg om de bolide met een ruk in de nek vooruit te jagen. "Vroooooaap", daar schoten we de landweg op. De snelheidsmeter schokte ruw van zijn rustpunt. "Vroooooaap", "vroooooaap", snel schoten we doorheen de versnellingen, waarbij de toerenteller steeds driftig snel naar de drieduizendvijfhonderd schoot. Meer toeren waren echt niet nodig. De snelheidsmeter danste al



• De twee stofbrillen hangen te wachten voor de komende sportieve rit...



• Aan de knoppen op het dashboard hangen nog de deelnemersbewijsjes van de vele club-races...

Verveerd door zon en regen: twee "echte" kuipstoelen...



rond de 80 miles, en we zaten al in de hoogste versnelling om het pk-geweld wat te temmen. Wat een eerlijke, machtige machine. Een gietijzeren blok en een gewone, enkele onderliggende nokkenas vonden de Alvis Ingenieurs genoeg voor deze heerlijke power, al hadden ze toch enkele hoogstandjes geleverd door de machine liefst 108 kleine klepveren mee te geven. Gewoon voor de "fun of it", want de motor haalt zijn power wis en zeker nooit via hoge toerentallen. De gasfabriek bestaat uit drie machtige SU carburateurs, die giftig reageren op de geringste duw van het gaspedaal.

Vergis u niet, 145 pk onder de kap is voor een "short chassis", een ranke renbolide van amper nog geen 1000 kilo een heleboel. Snelheidsrecordjagers als Sir Malcolm Campbell vonden de performance van deze auto dan ook al "exhilarating". Dat heet "opwindend" in goed Nederlands, maar dat is misschien dan wel wat braafjes vertaald. Toch een veelbetekende uitspraak van Sir Malcolm, want hij was met zijn recordbolide, de "Bluebird", al wat snelheid gewent. We lazen dit commentaar van Campbell in het uitstekende boek "Alvis, the Story of the Red Triangle", dat Kenneth Day over de geschiedenis van Alvis heeft geschreven,

In dit prachtige boek heeft Kenneth Day het ook over een zekere T.H. Wisdom, die het geluk had om een opgefokte 4,3 liter Alvis te rijden. We laten deze man even aan het woord: "De wagen die ik testte had een hogere compressie dan de standaard versie, nl. 8,5 op 1. Daarom moesten we op een 50/50 mengsel van benzine en benzole rijden. De eindoverspanning was ook verhoogd, en de spatborden, lampen en wischerm waren verwijderd. Op de 20 mijl Dunlop Jubilee Outer Circuit Handicap Race, waaraan ik op 24 september 1935 op de komba van Brooklands deelnam, reed de wagen de hele wedstrijd met meer dan 110 mijl (176 kilometer) gemiddeld. De snelste ronde werd afgelegd met een gemiddelde snelheid van 185,5 kilometer."

De heer Wisdom was ook in de wolken over de goede "toer"eigenschappen van deze Alvis renbolide. We laten hem nog verder vertellen. "Ondanks deze hoge performance werd de wagen op de weg met dezelfde bougies gereden als tijdens de race, en de bougies vervuilden zelfs bij stadsverkeer helemaal niet. Het gemak en de snelheid waarmee de wagen op de gewone weg accelereerde was gewoon "electrifying".

We kunnen de heer Wisdom gelijk geven. Al zal zulk een power 65 jaar geleden nog veel meer als nu tot de verbeelding hebben gesproken. "Onze" testwagen bezat ook de cilinderkop met de "high performance" compressie, maar met de huidige superbenzine is dat natuurlijk helemaal geen probleem meer. Ook wij genoten van de knappe prestaties, en het voorspelbare weggedrag van de rode rensportwagen. De Alvis is onafhankelijk afgeveerd voraan, zonder meer vrij revolutionair voor die dagen. De Alvis zag immers het levenslicht in 1935. Ook de achterste starre achteras is verdraaid goed geleid, en zet in snelle bochten echt niet zo snel een stapje "opzij". Hierbij moeten we wél bekennen dat de vorige eigenaar in de jaren zeventig extra stabilisatorstangen heeft laten monteren.

Dat men dit allemaal al 65 jaar geleden kon, mag op zijn zachtst gezegd verbazen. Wat we nu ook meer dan ooit beseffen, is dat men toen al precies begrepen had hoe een snelle sportwagen moest zijn, en dat alle ingrediënten van onvervalst

rijplezier al onverdond aanwezig waren, en dit in hun puurste, originele vorm. Dat de wagen er dan ook nog zo volkomen "oer"orgineel uitziet, is een verrukkelijk toemaatje, waar we maar niet over uitverteld, uitgeschreven en uitgedroomd raken.

Een stukje merkgeschiedenis: Alvis of "the Red Triangle"...

Wist u dat Alvis tot vandaag de dag de Britse "Scorpion" tanks bouwt?

Lichte infanterie en verkenningvoertuigen rollen bij Alvis nu nog uit de fabriekspoorten, en deze militaire tuigen werden ook ingezet in het recente Balkan conflict.

Alvis is nu een Brits bedrijf met een internationale uitstraling, genoteerd op de Londenbeurs en met vestigingen wereldwijd verspreid in meer dan 40 landen. Naast militaire voertuigen vervaardigt Alvis ook precisiematerieel en onderdelen voor lucht- en ruimtevaart.

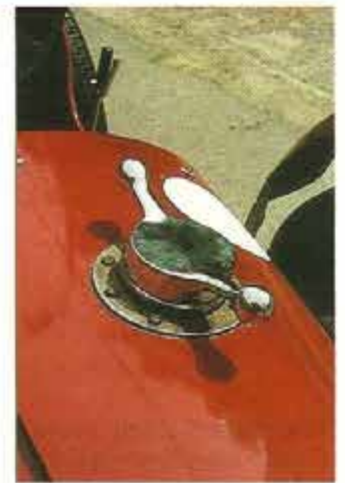
Deze technische perfectie gecombineerd met creatief denken is altijd al een van de typische kenmerken van Alvis geweest.

Stuurplezier langs onze bochtige landwegen: deze ranke racecarrosserie werd op het imposante chassis van de Alvis Speed 20 gebouwd...



Zo bouwde Alvis in de jaren twintig al voorwiel-aangedreven renwagens, en tal van uitvindingen leverden haar in de jaren heel wat royalty's op. Zo betaalde massaproductent Vauxhall aan Alvis patenten voor het gebruik van de rubberen motorsteunen, die Alvis had uitgevonden en aangepast voor grote serieproductie. Het deftige Daimler gebruikte een Alvis patent voor het smeren van haar beroemde schuivenmotoren. In 1940 experimenteerde Alvis trouwens op het chassis van de "Silver Crest", de opvolger van de Speed 25, met hydraulische vierwielvering!

De oorlog roept helaas een halt toe aan deze markante en ingenieuze autoactiviteiten. Na de oorlog zou Alvis nog doorgaan met het bouwen van auto's, en wel tot in 1967. Toen liepen er nog welgeteld 106 Alvis chassis van de productieband. Helaas was de productie té klein om de ontwikkelings- en researchkosten nodig voor het op de markt brengen van werkelijk moderne automobielen te dragen. Nobeles carrossiers zoals het Zwitserse Graber zouden deze klassieke en exclusieve Alvis automobielen dan "aankleden", en ook al zijn de lijnen niet ieders' smaak, toch zijn het aparte, karaktervolle vierwielers.



Op deze ren-benzinevuldop ziet u het koperen "patina" van vele sportieve jaren...

Zoals ook Alvis die we reden. Een unieke auto, met een machtige persoonlijkheid, die in een tijdloze vorm belichaamt hoe een krachtige, open tweezitter moet gebouwd zijn.

De wagen die we reden heeft een aparte geschiedenis. Het is in feite een speed 20 chassis, gebouwd in 1935, met een 2,5 liter zescilinder als originele krachtbron. In 1971 werd het chassis voorzien van de huidige racecarrosserie, gebouwd in overleg met de toenmalige eigenaar John Brydon door een kleine coachworker in het Engelse Northampton. Gauw werd duidelijk dat de sportieve allure van de wagen als het ware om meer power schreeuwde, en dus werd de beroemde 4,3 liter zescilinder ingebouwd van de toenmalige Speed 25. De motor kreeg Mahle zuigers en een stalen krukas mee, en de drie SU carburateurs hebben liefst een 2 inch inlaatdiameter. Een supplementaire oliekoeler zorgt voor de goede temperatuurhuishouding in race-omstandigheden. De ervaringen met deze bolide kunt u hierboven lezen. Dat de carrosserie na haar geboorte nu pakweg dertig jaar geleden alle schrammen en sporen van het ruige casework draagt en het dashboard sedert vooroorlogse tijden ongemoeid is gelaten is een prachtig toemaatje. Zo is deze kundig gerestaureerde Alvis een voorbeeld voor de vele autogeneraties die in het komende millennium hun opwachting zullen maken... terwijl de vandaag gebouwde militaire Alvis producten nu stoerder dan ooit voor onze veiligheid zorgen!

Hans Knol ten Bensel



Route des Grandes Alpes

een reisverslag



ein Reisebericht

Jochen Belzer

Na verschillende pogingen kon ik enige van mijn Düsseldorfse oldtimer-vrienden overhalen met mij de Route des Grandes Alpes te gaan rijden. Zo startten op 24 juni 2016 vier auto's vanuit Düsseldorf (Morgan +8, Porsche 911 Carrera Cabrio (G-model uit 1987), mijn Porsche 993 Carrera 4 Cabrio, Audi A4 Cabrio (zowel als volg-auto als vanwege het feit dat dit echtpaar hun dochter meenam, niet mogelijk in de +8).

Nach mehreren Anläufen konnte ich einen kleinen Teil unserer Düsseldorfer Oldtimer-Freunde für die Mitreise auf der Route des Grandes Alpes gewinnen. Somit starteten am 24. Juni 2016 vier Autos von Düsseldorf (Morgan +8, 911er Carrera Cabrio (G-Modell von 1987), mein 993er Carrera 4 Cabrio, Audi A4 Cabrio (als Begleitfahrzeug sowie der Tatsache geschuldet, dass dieses Paar ihre Tochter mitnahm, im +8 nicht möglich).

De reis voerde via de Autobahn naar Zwabische Malmshheim / bij Stuttgart voor een lunchstop (met veel Käsespätzle). Verder ging het via de A81 naar het mooie Stein am Rhein waar we tegen de avond aankwamen. Hier hadden wij ons eerste culinair en visueel hoogtepunt in Burg Hohenklingen, waar we later werden verrast door een onweersbui in de bergen.

Die Anfahrt war leider reine Autobahn mit Mittagsstop im schwäbischen Malmshheim / Nähe Stuttgart und reichlich Käsespätzle. Weiterfahrt über die A81 mit Ankunft am Abend im wunderschönen Stein am Rhein mit einem ersten kulinarischen und optischen Höhepunkt auf der Burg Hohenklingen, wo wir später von einem Berggewitter überrascht wurden.

Het ontbijt in het hotel hebben we overgeslagen om een bezoek te kunnen brengen aan de Kartause (kartuizerklooster) Ittingen in de buurt van Frauenfeld / Thurgau, zeker de moeite waard.

Auf das Hotelfrühstück verzichteten wir zu Gunsten des Besuchs in der Kartause Ittingen kurz vor Frauenfeld / Thurgau – immer lohnenswert.

De tweede dag hadden we voor een tamelijk lange route gekozen. Met uitzondering van het stuk Frauenfeld - Winterthur - Wetzikon en een stuk in het Rhônedal uitsluitend over secundaire wegen verder via Rapperswill, Schwyz, Altdorf, Wassen naar de Susten-pas en dan de afdaling naar Innertkirchen, waar een stortbui ons zo onverwacht overviel dat we geen tijd hadden om het daken tijdig te sluiten. De passage van de Grimselpas hebben we helaas in de mist gemaakt. Het Rhônedal heette ons welkom met zon!, 's avonds hebben wij in het Franse Evians-les Bains in Hotel les Cygnes (De Zwanen), direct aan de zuidoostkant van het Meer van Genève, heerlijk gegeten en voortreffelijk geslapen.

Für den zweiten Tag hatten wir uns doch eine recht lange Route ausgesucht, bis auf die Strecke Frauenfeld – Winterthur – Wetzikon und später ein Teil des Rhonetals ausschließlich Landstraße über Rapperswill, Schwyz, Altdorf, Wassen hinauf zum Sustenpaß und runter nach Innertkirchen, wo uns ein Regenguß dermaßen unerwartet erwischte, dass uns keine Zeit blieb, die Dächer schnell genug zu schließen. Und auch die Überfahrt über den Grimselpaß verlief leider im Nebel. Das Rhonetal erfreute uns dann mit Sonne, bis wir am Abend im französischen Evians-les Bains im Hotel les Cygnes (Die Schwäne),

Hier voegde ook de 5e deelnemer met een Austin Healey 3000, bij het gezelschap.

direkt auf der Südostseite des Genfer Sees nicht nur gut gegessen, sondern auch bestens übernachtet haben. Hier trafen wir auch auf Wagen Nr.5, einen Austin Healey 3000.

Op deze derde dag, begon de echte Route des Grandes Alpes. Na 180 km en drie passen brachten we de nacht door in Bourg-St. Maurice, eindpunt van de TGV uit Parijs. 's Avonds keken we naar de kwartfinalewedstrijd tussen Duitsland en Slowa-



Und ab da, also am dritten Tag, ging die eigentliche Route des Grandes Alpes erst los. Nach gut 180 km und drei Pässen übernachteten wir in Bourg-St. Maurice, Endstation des von Paris kommenden TGV. Und schauten am Abend das Achtelfinalspiel



kijde om het Europees kampioenschap voetbal met een 3 : 0 overwinning voor 'die Mannschaft'.

De volgende dag reden we de hoogste pas van de Alpen, de Col de l'Iséran met 2.770 m en met een picknick vlak voor l'Ansebourg. Daarna wachtten ons de cols Col du Télégraphe, Col du Galibier, Col du Lautaret, allen welbekend door de Tour de France. We brachten de nacht door - opnieuw na heerlijke maaltijd - in de Auberge du Choucas even buiten Briancon, de hoogst gelegen stad in de Alpen.



De volgende passen (Col d'Izoard, Col de Vars, Col de la Cayolle) werden op de vijfde dag aangedaan en waren adembenemend. Wanneer je dacht dat de weg waarop je net gereden had een eenrichtingsweg was, dan merkte je in de volgende bocht dat dit niet het geval was! Op de afdaling naar Château Queyras kwam ons, in een nauwe bocht een trekker met oplegger, geladen met schapen tegemoet, even stond alles vast!

We brachten de avond door in een zeer eenvoudige herberg in de buurt van Entrevaux. De gastvrije waard stond toe dat wij ons eigen barbecuevlees op de grill konden bereiden en verder samen met hem en zijn nogal ongebruikelijke rode wijnen de avond door te brengen.

Entrevaux is trouwens een heel mooi vestingstadje en zeker een bezoekje waard.



Deutschland – Slowakei der Fußball-EM mit einem 3 : 0-Erfolg unserer Mannschaft.

Am nächsten vierten Tag überquerten wir den höchsten überfahrbaren Paß der Alpen, den Col de l'Iséran mit 2.770 m mit anschließendem Picknick kurz vor l'Ansebourg. Danach warteten die Pässe Col du Télégraphe, Col du Galibier, Col du Lautaret auf uns, alle gut bekannt durch die Tour de France. Die Nacht verbrachten wir – wieder mal nach feinstem Essen – in der Auberge du Choucas (die Bergdohle) kurz vor Briancon, der höchstgelegenen Stadt in den Alpen.

Die folgenden Pässe (Col d'Izoard, Col de Vars, Col de la Cayolle) am fünften Tag waren atemberaubend: wenn man dachte, die soeben befahrene Straße müßte wohl eine Einbahnstraße sein, wurde man an der nächsten Kurve eines besseren belehrt. Auf dem Abstecher nach Château Queyras kam uns in engsten Kurven ein Sattelzug mit Schafen entgegen – es ging erst mal nichts mehr. Den Abend verbrachten wir in einem sehr einfachen Gasthof in der Nähe von Entrevaux. Die Gastfreundschaft des Wirtes war großartig. Er gestattete uns, das Grillgut mitzubringen und den Abend zusammen mit ihm und seinen eher gewöhnungsbedürftigen Rotweinen zu verbringen.



Entrevaux ist im Übrigen eine sehr nette kleine Festungsstadt und einen Besuch wert.

Am sechsten Tag verließen wir bald die eigentliche Route des Grandes Alpes und fuhren über den Col de la Couillole durch den ehemals berühmten Skiort Isola 2000 über den Col de la Lombarde nach Italien rein über Mondovi bis ins kleine Vicoforte. Übernachtung dort in einem alten Adelshaus bei Duchessa Margherita. Das Wahrzeichen der Stadt ist die im barocken Stil erbaute Santuario di Vicoforte, dessen gewaltige Kuppel mit einer Höhe von 75 m und einem Durchmesser von 35 m die größte elliptische Kuppel der Welt ist.

Der siebte Tag wurde spontan umgeplant: statt über Alba, Acqui Terme nach Alessandria fuhren wir direkt in ein südlich vom Lago d'Iseo gelegenes Touristenhotel in Coccaglio (in dem wir unsere Autos sicher unterbringen



Op de zesde dag verlieten we al snel de eigenlijke Route des Grandes Alpes en reden we over de Col de la Couillole door het vroeger beroemde skigebied Isola 2000 over de Col de la Lombarde naar Italië via Mondovi naar het kleine Vicoforte. We hebben daar overnacht in het oude adellijke villa huis van hertogin Margherita. Het kenmerk van deze stad is het Santuario di Vicoforte, gebouwd in barokstijl, waarvan de enorme koepel met een hoogte van 75 m en een diameter van 35 m de grootste elliptische koepel ter wereld is.

De route van de zevende dag werd spontaan gewijzigd: in plaats van via Alba, Acqui Terme naar Alessandria te rijden, reden we rechtstreeks naar een toeristenhotel ten zuiden van het Lago d'Iseo in Coccaglio (waar we onze auto's veilig konden stallen). En daar namen we de bus naar Sulzano aan het Lago d'Iseo om te wandelen op Christo's "Drijvende Pieren" - een unieke ervaring. Het geheel werd op de achtste dag overtroffen door de tocht naar de oude binnenstad van Verona, met een hotel in de onmiddellijke nabijheid van de arena, waar we 's avonds onder de blote hemel Carmen van George Bizet beleefden, geweldige belevenis.



konnten). Und dann ging's mit dem Landbus nach Sulzano am Lago d'Iseo, um auf den „Floating Piers“ von Christo zu wandeln – ein einmaliges Erlebnis. Das Ganze wurde am achten Tag noch getoppt von der Fahrt bis in die Altstadt von Verona – Hotel in unmittelbarer Nähe zur Arena, in der wir am Abend unter freiem Himmel Carmen von George Bizet erlebten – wie immer ein großartiges Ereignis.



De volgende dag was gewijd aan de bezienswaardigheden van Verona voordat we 's avonds op de autotrein stapten die ons van Verona naar Düsseldorf bracht. Naast de meegenomen lekkernijen voor de lange reis naar huis, hebben we via onze smartphones ook genoten, van de kwartfinale van het Europees kampioenschap voetbal tussen Duitsland en Italië, met een zeer verheugende 6:5 overwinning na strafschoppen.

In de vroege ochtend van de tiende dag arriveerden we na ongeveer 2.200 km (van uit Verona) in een regenachtig Düsseldorf. Enige panne: de Audi met een lekke band en een zelf gerepareerde uitlaatophanging van de AH 3000.

Der nächste Tag war den Sehenswürdigkeiten von Verona gewidmet, bevor wir am Abend den Autozug von Verona nach Düsseldorf bestiegen. Neben den selbst besorgten Leckereien für die lange Heimfahrt hatten wir großes Vergnügen, über Smartphone das EM-Viertelfinale Deutschland – Italien mit einem für uns sehr erfreulichen 6 :5 nach Elfmeterschießen mitzerleben.

Den frühen Morgen am zehnten Tag erlebten wir nach rd. 2.200 km (bis Verona) in Düsseldorf bei Regen. Einziger Ausfall: der Audi mit einem Reifenschaden und eine schnell selbst reparierte Auspuffaufhängung beim AH 3000.

Jochen Belzer
Lidnummer 2662
en bezitter van een
Alvis TD21 DHC
(zie Triangel 123)



Jochen Belzer
Mitgliedsnummer 2662
und Besitzer eines
Alvis TD21 DHC
(siehe Triangle 123)



VRAAG EN AANBOD

MAAK GEBRUIK VAN DEZE RUBRIEK OM GRATIS (VOOR LEDEN) WEER RUIMTE IN UW GARAGE TE KRIJGEN DOOR OVERTOLLIGE ONDERDELEN (OF AUTOMOBIELEN) AAN TE BIEDEN, OF ZOEK DATGENE WAAR U AL ZO LANG OM VERLEGEN ZIT.



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

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



Alvis TA21 DHC



Motor Alvis TC21

Grote hoeveelheid Alvis TA21 Onderdelen

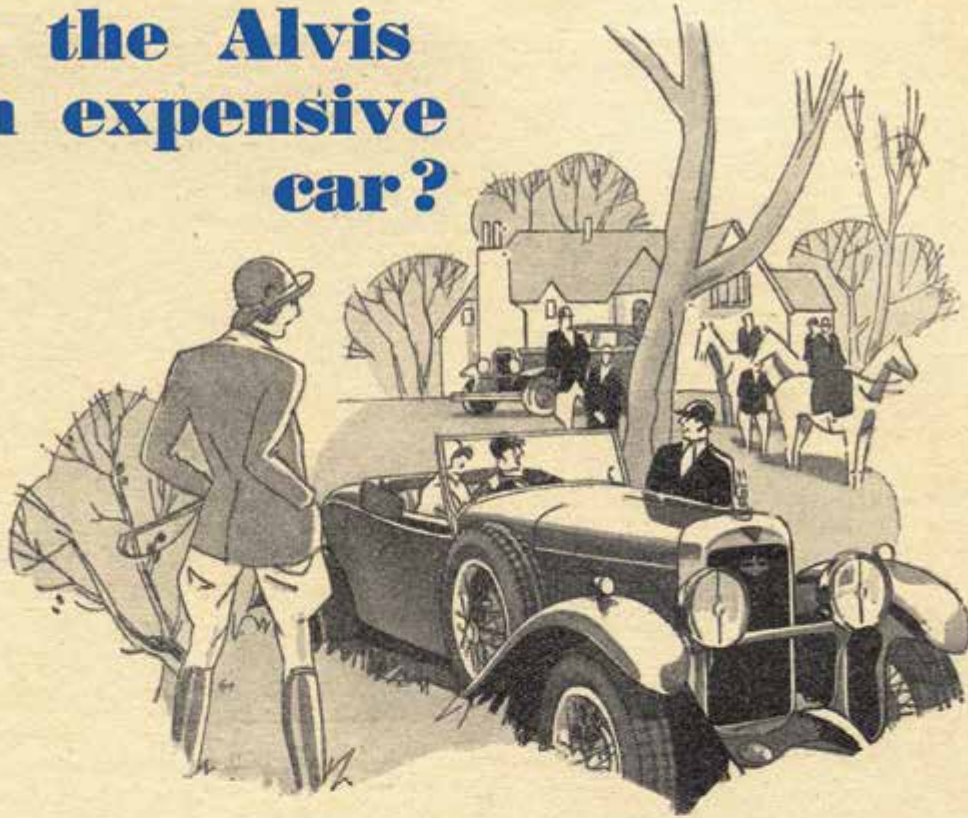
Info: Hans Noordhoek (2548) – M. +31 (0)655773147 - e-mail: j.noordhoek@planet.nl

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

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

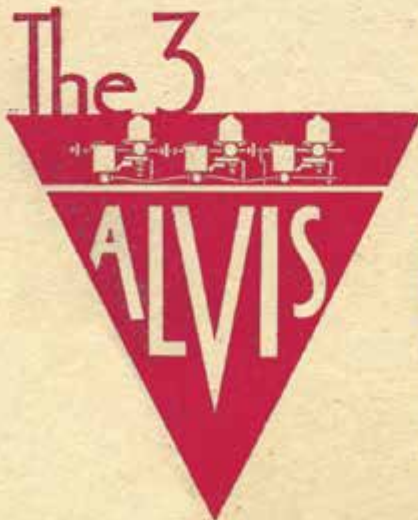
February 4, 1930.

Is the Alvis an expensive car?



Can you readily bring to mind any other car which has a guaranteed speed of 85 m.p.h., that costs less than £600? Can you readily call to mind any other car of like price which will do so much, and is so well built that its makers have the confidence to guarantee it for three years? Can you readily call to mind any other car that performs so well, and costs so little to run; has so small a tax, so light an Insurance and such an amazing economy in petrol and oil? Can you readily call to mind any other car, irrespective of price, that better maintains its tune? You cannot.

Right! . . . Then we have proved our point. Two and Four Seater, £595. Saloon, £675.



HENLYS

England's Leading Motor Agents

HENLY HOUSE, 385/7 EUSTON ROAD, N.W.1

Opposite Gr. Portland Street Station. Phone: Museum 7734/9

DEVONSHIRE HOUSE, 1, 3 & 5, PETER STREET, 52, NORTH STREET, MANCHESTER, LEEDS.

Phone: Grosvenor 2271 Phone: Central 1750 Phone: Leeds 30571

The Cater Motor Co., CHELTENHAM ROAD, BRISTOL.

Offices, Works & Service: Glasgow Terrace, Grosvenor Road, S.W.

Phone: Victoria 2261.

Soon AT BOURNEMOUTH.

85 M.P.H.
GUARANTEED.

