

TRIANGEL

Power with beauty,

JULI 2021

Speed with grace

NUMMER 125



EXTRA DIKKE
CORONA-SPECIAL



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

Vormgeving en opmaak: Paul van der Velde
paulvdvelde@artiv.nl

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 1 september 2021

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

- 3 **Chairman's Column**
- 4 **In Memoriam**
- 5 **Evenementenkalender 2021**
- 6 **Het overlijden van HRH The Duke of Edinburgh - André Hillebrand**
- 8 **Het vlaggenschip en de vlag**
Coen van der Weiden
- 11 **Van de redactie**
- 12 **Restauratie Alvis TA21**
Deel 2 - door Rob Claasen
- 18 **TechnoTips**
een 1-2-3 ontsteking zonder vonken
Franz Otto
- 20 **Op een roze donderwolk**
oude restauratie TD21 - deel 1
Johan Hulshof
- 24 **De eerste ervaringen met mijn Alvis 12/50 SC Tourer 1924**
Simon Feenstra
- 28 **Alvis TC 108G - van Peter en Irene Cappon**
- 33 **Een Jongensboek**
Alvis Firefly 1934 - Floris Diederiks
- 37 **Alvis metamorfose**
vouwdek voor Alvis TD21 - Joran van Nimwegen
- 40 **Bornholm Rundt**
Jörn en Ulli Hackländer
- 43 **The Car The Critics**
deel 1 - André Hillebrand
- 47 **Vraag en Aanbod**

Voorplaat:
Alvis Firefly Cross and Ellis tourer 1934
van Floris Diederiks

Chairman's Column

Er gloort licht aan de horizon.

Op het moment van schrijven, 18 mei 2021 lijkt het erop dat in de komende weken onze mogelijkheden tot vertier worden uitgebreid. Dus een ritje maken wordt weer wat interessanter, een lunch of een diner op een terras behoort weer tot de mogelijkheden. Voorlopig echter nog alleen buiten, in de open lucht wanneer het weer het toelaat. Het lijkt mij echter niet direct aangenaam om in de regen bij 12 graden een maaltijd te verorberen. Het weer speelt altijd een grote rol bij buitenactiviteiten en met een terugblik op de laatste weken kan ik niet direct zeggen dat ik sta te popelen om op een terras neer te strijken. Maar goed, we hebben weer vooruitzichten en kunnen ons alvast verheugen op betere tijden. Definitieve plannen maken vind ik nog prematuur, eerst maar eens afwachten wat voor uitwerking het opheffen van beperkingen heeft op de toe- of afname van het aantal besmettingen.

Mijn intentie is de op 18 juli geplande Eagle Rally door te laten gaan. Misschien op een andere manier dan jullie gewend zijn maar er wordt iets georganiseerd. Idem de Indian Run, Ellie en ik zouden een tocht om het IJsselmeer organiseren, de pandemie heeft echter roet in het eten gegooid en niet toegelaten de nodige voorbereidingen voor dit evenement te treffen. Heel jammer, daarom dit jaar geen IJsselmeer rit, misschien volgend jaar? Resumerend, Corona bepaalt nog steeds ons leven. We doen er echter alles aan om ondanks de opgelegde beperkingen zoveel mogelijk normaliteit is ons leven te brengen.

En wat de status van de AOCN betreft, we hebben dit jaar weer 2 nieuwe leden mogen verwelkomen. Met vreugde kan ik melden dat het om Alvis enthousiasten gaat waarvan de leeftijd ver onder die van het gemiddelde Alvis lid (65 jaar!) ligt. Dat geeft weer hoop voor de toekomst.

Tot slot, het bestuur is benaderd door de redactie van het blad Klassiek & Techniek met de vraag of wij mee zouden willen werken aan een artikel over de AOCN. Wanneer het artikel wordt gepubliceerd is nog niet bekend, wij zullen jullie laten weten wanneer en in welke editie van K & T het zal worden afgedrukt. Dat was het weer, ik hoop dat op 18 juli onze geplande Eagle Rally door kan gaan en we elkaar dan in goede gezondheid en bij mooi weer de elleboog kunnen geven.

Met een hartelijke groet van jullie Voorzitter,

Licht blinkt am Horizont.

Zum Zeitpunkt des Schreibens, dem 18. Mai 2021, sieht es so aus, als ob in den kommenden Wochen unsere Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung erweitert werden. So wird ein Ausflug wieder interessanter, ein Mittag- oder Abendessen auf einer Terrasse wird wieder möglich sein. Vorerst aber nur draußen, an der frischen Luft, wenn es das Wetter zulässt. Es erscheint mir nicht sehr angenehm, bei 12 Grad Celsius im Regen eine Mahlzeit einzunehmen. Das Wetter spielt bei Outdoor-Aktivitäten immer eine große Rolle und wenn ich auf die letzten Wochen zurückblicke, kann ich nicht sagen, dass ich mich unbedingt auf eine Terrasse setzen möchte. Aber egal, wir haben Perspektiven und können uns schon auf bessere Zeiten freuen. Konkrete Pläne zu machen ist meiner Meinung nach noch verfrüht, wir müssen erst einmal abwarten, wie sich die Aufhebung der Beschränkungen auf die Zu- oder Abnahme der Infektionszahlen auswirkt.

Meine Absicht ist es, die Eagle Rallye am 18. Juli stattfinden zu lassen. Vielleicht auf eine andere Art und Weise, als ihr es gewohnt seid, aber es wird etwas organisiert werden. Das Gleiche gilt für den Indian Run, Ellie und ich wollten eine Fahrt um das IJsselmeer organisieren, aber die Pandemie hat uns einen Strich durch die Rechnung gemacht und wir konnten die notwendigen Vorbereitungen für dieses Ereignis nicht treffen. Sehr schade, daher dieses Jahr keine IJsselmeerfahrt, vielleicht nächstes Jahr? Zusammengefasst: Corona bestimmt leider immer noch unser Leben.

Wir tun aber alles, um trotz der Einschränkungen so viel Normalität wie möglich in unser Leben zu bringen. Und was den Status des AOCN betrifft, so könnten wir in diesem Jahr 2 neue Mitglieder begrüßen. Mit Freude kann ich berichten, dass es sich dabei um Alvis-Enthusiasten handelt, deren Alter weit unter dem des durchschnittlichen Alvis-Mitgliedsalter von 65 Jahre liegt! Das gibt wieder Hoffnung für die Zukunft.

Als letzte Mitteilung, der Vorstand wurde von den Redaktion der Zeitschrift Klassiek & Techniek angesprochen mit der Bitte, ob wir bereit wären mitzuarbeiten an einem Artikel über den AOCN. Wann der Artikel erscheinen wird, ist noch nicht bekannt. Wir werden euch informieren, wann und in welcher Ausgabe von K & T er abgedruckt wird. Das war es auch schon wieder, ich hoffe, dass am 18. Juli unsere geplante Eagle Rallye stattfinden kann und wir uns bei guter Gesundheit und schönem Wetter gegenseitig den Ellenbogen geben können.

Mit einem herzlichen Gruß von Eurem Vorsitzenden,

Anton



In Memoriam - Ida van Ginkel

Behalve van de twee prominente Alvis bezitters die met het artikel van Coen van der Weiden verder in dit nummer herdacht worden, hebben wij ook van twee voormalige AOCN leden in de afgelopen weken afscheid moeten nemen.

Allereerst kregen wij het bericht dat Ida van Ginkel, de echtgenote van Lex van Ginkel toch nog vrij onverwacht op 21 mei overleden was. Zij waren eerst in het bezit van een Alvis TA14 saloon, die werd verkocht en daarvoor in de plaats kwam een originele open Alvis 12/50, een aanwinst binnen de club, want veel Alvissen uit de beginperiode hebben wij niet binnen de AOCN. Ida van Ginkel was al wel enige tijd ziek, maar toch, onderweg in de auto op weg naar het ziekenhuis ineens overlijden was niet verwacht. Lex van Ginkel had een aantal oldtimer vrienden gevraagd om achter de twee klassieke Daimler begrafenisauto's aan te rijden, er was er één voor de bloemen en één voor de overledene. Uiteindelijk reden we met twee Alvissen, de Speed 20

van ons en de Speed 25 van Ab van Egmond, een Jaguar XK150, een Austin Healey en een Triumph TR4 achter de begrafenisauto's aan. Dit werd zeer gewaardeerd door Lex en de familie van Ida.

André Hillebrand.



In Memoriam - Christo van Zweeden

Het tweede bericht kwam van Titia van Zweeden, zij belde met de mededeling dat Christo van Zweeden op donderdag 10 juni was overleden. Hij was thuis in de gang gevallen en daarna opgenomen in een verpleegtehuis, hier ging het steeds slechter met hem, en daar is hij uiteindelijk overleden.



Christo is een belangrijk persoon geweest binnen de AOCN, hij was één van de oprichters en als notaris nauw betrokken bij de opstelling van alle juridische stukken, de statuten en het huishoudelijk reglement. Christo was al lid bij de Dutch section van de AOC, maar toen in 1982 de Tour of Holland georganiseerd ging worden kwam de noodzaak om een zelfstandige Nederlandse Alvis club op te richten. Dit gebeurde om verschillende zaken juridisch goed te kunnen regelen.

Christo was een markant persoon en heeft verschillende functies in het bestuur van de AOCN vervuld, hij was bijvoorbeeld in 1982 de eerste penningmeester, in 1984 opgevolgd door Bert Kramer die deze functie zeer lange tijd heeft vervuld. Christo is ook enige tijd interim voorzitter geweest in het bestuur samen met André Hillebrand als secretaris en Jan Maarten ten Bos als penningmeester. Hij was niet iemand die duidelijk op de voorgrond trad, maar soms door impulsieve reacties voor wat hilariteit kon zorgen. Een voorbeeld hiervan is de foto op de rouwkaart waar Christo en Titia met groot enthousiasme met hun 4,3 liter Short Chassis een doorwaadbare plaats in een riviertje nemen tijdens een tour in Great Britain.

Ook heeft Christo een grote verscheidenheid aan Alvissen en andere klassiekers in zijn bezit gehad, van vooroorlogs tot en met naoorlogs, van 4,3 liter tot TF 21. Op het moment van dit schrijven moet de uitvaart van Christo nog plaats gaan vinden, maar hij wordt net als Ida van Ginkel in een klassieke begrafenisauto met een Vanden Plas carrosserie naar het uitvaartcentrum gereden. In een volgende editie van de Triangel zullen we herinneringen van leden en een verslag van de uitvaart van Christo opnemen om hem op gepaste wijze te herdenken.

Christo opnemen om hem op gepaste wijze te herdenken.

André Hillebrand, Paul van der Velde.



Als afsluiting brengen wij namens de AOCN de condoleances over aan Lex en Titia, en overige familie, en wensen hen veel sterkte met dit verlies.

Het bestuur van de AOCN.



Evenementenkalender 2021

Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
AOCN evenementen:		
Eagle Rally	16 - 18 juli	Anton en Ellie Brouwers
Indian Run	9 -12 september	Anton en Ellie Brouwers
High Tea	21 november	
Overige Alvis evenementen:		
Crossing Borders 14	16 – 18 Juli 2021	Ahrtal-Burgbrohl - Manfred Fleischmann



Evenementenkalender 2022

Algemene Leden Vergadering	20 februari	Bestuur AOCN
Hare Drive	April	Zeeland / Peter en Irene Cappon
Fire Flight	26 - 29 mei	Stemwede - Duitsland Jürgen en Natela Lutterbeck
Eagle Rally	22 - 24 juli	Jubileumweekend 40 jaar AOCN Bestuur AOCN
Indian Run	9 -11 september	
High Tea	27 november	

Alles onder voorbehoud.
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.

RECTIFICATIE

Bij het artikel van Peter Friedrich en Heiko Primas in Triangel 124 is op pagina 24 een verkeerde foto geplaatst. Hiernaast zijn de juiste foto's die bij het onderwerp horen weergegeven.

In dem Artikel von Peter Friedrich und Heiko Primas in Triangel 124 wurde auf Seite 24 ein falsches Bild veröffentlicht. Rechts die richtigen Bilder, die zum Thema gehören.



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

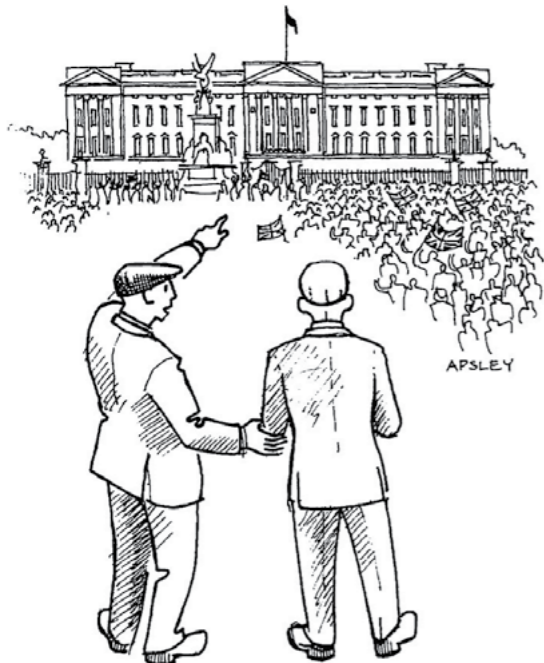
Restaurationsergebnis vorher - nachher am Beispiel der „Andre Hartford telecontrol“ Einstellenheit.

Het overlijden van HRH The Duke of Edinburgh.

Geboren: 10 juni 1921,
 Mon Repos, Korfoe, Griekenland
 Overleden: 9 april 2021,
 Windsor Castle, Windsor,
 Verenigd Koninkrijk
 Begraven: 17 april 2021,
 St. George's Chapel,
 Windsor, Verenigd Koninkrijk
 Huwelijkspartner:
 Elizabeth II van het Verenigd
 Koninkrijk (gehuwd 1947-2021)



Bij de meeste Alvis eigenaren is bekend dat Prince Philip bezitter (de Queen was eigenaar) en berijder van een Alvis TD21 DHC was. Aan zijn overlijden heeft het Alvis Archive aandacht besteed en ook in alle media is hij ruimschoots herdacht. Zijn Alvis heeft 25 jaar lang een sluimerend bestaan geleid, maar is door Robin Bendall, na Koninklijke goedkeuring weer tevoorschijn gehaald en gerestaureerd. Prins Philip is in juni 1961 benoemd tot erelid van de AOC. In dezelfde maand van dat jaar werd ook Robin Bendall lid van de AOC. Het toeval wil dat Robin Bendall twee dagen na Prince Philip op 11 april is komen te overlijden. Voor de Alvis fabriek was Prince Philip de hoogste Koninklijke bezitter en berijder van een Alvis. In de Alvis fabriek werd er dan ook extra veel aandacht aan deze Alvis besteed



"SEE THE CHAP IN THE MIDDLE, IN THE NAVAL UNIFORM; HE'S GOT A TD 21!"

Der Tod von HRH The Duke of Edinburgh.

Geboren: 10. Juni 1921,
 Mon Repos, Korfu, Griechenland
 Tod: 9. April 2021,
 Schloss Windsor, Windsor,
 Vereinigtes Königreich
 Beerdigung: 17. April 2021,
 St. George's Chapel, Windsor,
 Vereinigtes Königreich
 Ehefrau:
 Elizabeth II. des Vereinigten
 Königreichs (verheiratet 1947-2021)

Die meisten Alvis-Besitzer wissen, dass Prinz Philip der Besitzer (die Queen war Eigentümerin) und Fahrer eines Alvis TD21 DHC war. Über seinen Tod hat das Alvis Archiv berichtet und in allen Medien wurde an ihn erinnert. Sein Alvis hatte 25 Jahre lang geruht, wurde aber nach Königlicher Zustimmung von Robin Bendall wieder zum Leben erweckt und restauriert. Prinz Philip wurde im Juni 1961 zum Ehrenmitglied der AOC ernannt. Im selben Monat dieses Jahres trat auch Robin Bendall der AOC bei. Zufälligerweise starb Robin Bendall zwei Tage nach Prinz



Philip am 11. April. Für die Alvis-Fabrik war Prinz Philip der ranghöchste königliche Besitzer und Fahrer eines Alvis. In der Alvis-Fabrik wurde diesem Alvis viel Aufmerksamkeit gewidmet und alle möglichen Extras wurden in und an das Auto gebaut. In den Daten des Alvis-Archivs findet sich der folgende Bericht des ehemaligen Alvis-Mitarbeiters Roly Simmons, der sagt: "Es war den Jungs in der Fabrik ziemlich klar, dass etwas Besonderes gebaut wurde, denn plötzlich gab es viel mehr Aktivität um ein bestimmtes Chassis. Für diese Produktion wurden viele Komponenten auf Hochglanz poliert. Aber die großen Unterschiede waren vor allem bei Park Ward sichtbar, wie z.B. eine höhere Wind-



waar allerlei extra's in en op gebouwd werden. In de gegevens van het Alvis Archive kan je de volgende berichtgeving van toenmalig Alvis medewerker Roly Simmons vinden, hij vertelt: "Het was voor de jongens op de werkvloer vrij duidelijk dat er iets speciaals werd gebouwd, omdat er plotseling veel meer activiteit was rond een bepaald chassis. Voor deze productie werden veel componenten tot hoogglans gepolijst. Maar de grote verschillen waren vooral zichtbaar bij Park Ward zoals een hogere voorruit om ongeveer drie centimeter meer hoofdruimte te bieden, een elektrisch bedienbare kap en veel meer leerwerk in het interieur en op het dashboard. De sluitplaten op de deuren zijn allemaal van roestvrij staal en de deuren sluiten prachtig, ze zijn een genot om te openen en te sluiten".

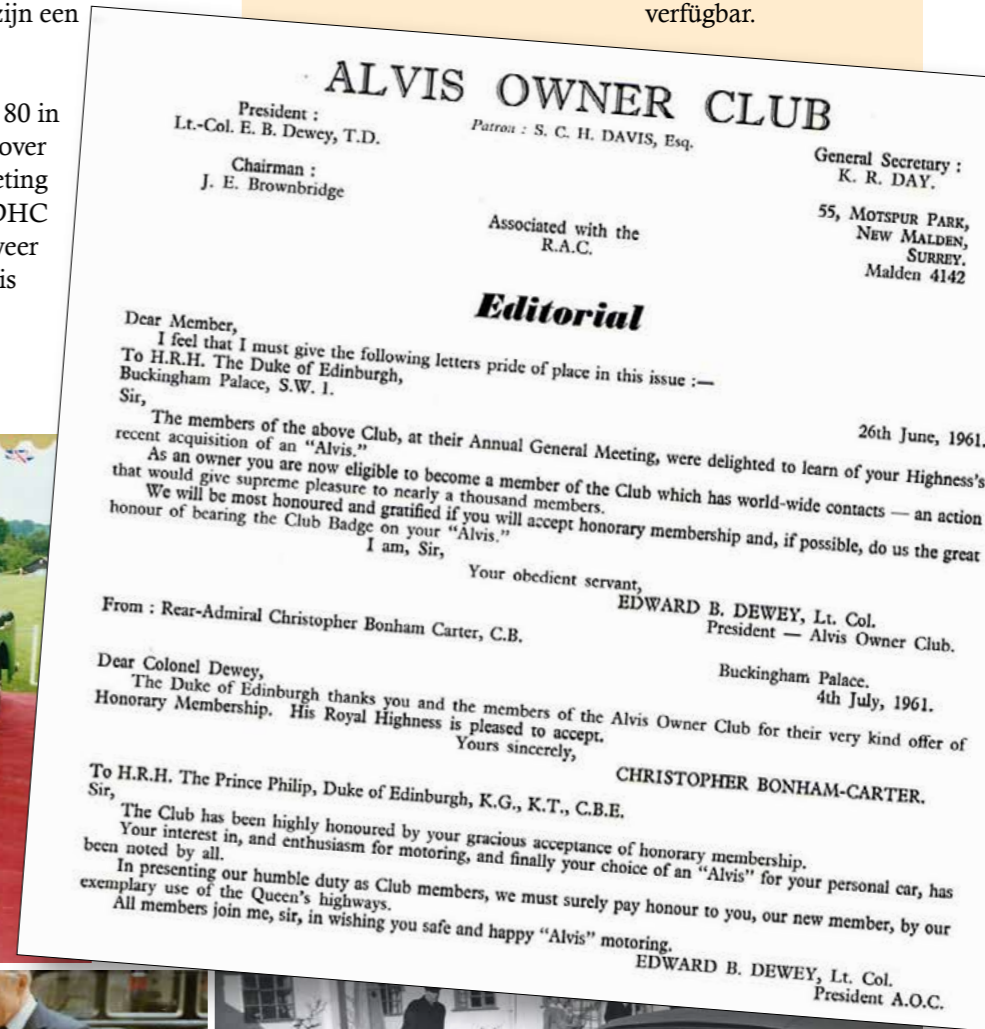
Coen van der Weiden heeft in Triangel 80 in december 2009 een verslag geschreven over een bezoek aan het IAW en de ontmoeting met Robin Bendall en de Alvis TD21 DHC van de Duke, dit artikel wordt hierna weer herplaats om deze twee bijzondere Alvis liefhebbers te herdenken.

André Hillebrand.



schuttscheibe, die etwa drei Zentimeter mehr Kopffreiheit bietet, ein elektrisches Verdeck und viel mehr Lederarbeiten im Innenraum und am Armaturenbrett. Die Verriegelungsplatten an den Türen sind alle aus Edelstahl und die Türen schließen wunderschön, es ist eine Freude, sie zu öffnen und zu schließen.

Coen van der Weiden schreef in December 2009 einen Bericht in Triangel 80 über einen Besuch auf der IAW und das Treffen mit Robin Bendall und dem Alvis TD21 DHC des Herzogs, dieser Artikel wird im Folgenden zum Gedenken an diese beiden besonderen Alvis-Enthusiasten nachgedruckt. Leider ist der Artikel nur auf Niederländisch verfügbar.



Prins Philip bekijkt de Hurricane mascotte.

Het vlaggenschip en de vlag

Door Coen van der Weiden, zoals eerder gepubliceerd in Triangel no. 80. december 2009

Over OXR 1 had ik al veel gehoord en gelezen, maar nu kon ik haar voor het eerst in het echt aanschouwen.

De Koninklijke Alvis TD 21 DHC stond fraai geparkeerd in het midden van het veld en er stond een televisieploeg omheen die de werking van de elektrische kap filmde. Het AOC lid Robin Bendall, die als enige toestemming heeft om de Alvis te vervoeren en te demonstreren, gaf tekst en uitleg aan de cameraploeg.

Toen de rust was teruggekeerd, wenkte Robin mij. Hij vroeg me of het waar was dat ik na tien jaar het secretarisschap van de AOCN had neergelegd. Toen ik dat bevestigde, zei hij dat hij nog een "aardigheidje" voor me had en vroeg me om mee te lopen naar de kofferbak van de Royal Alvis. Hij opende de klep en daar lag een opgevouwen vlag, een van de laatste Alvis-vlaggen die nog aan de vlaggenstokken voor de Alvis-factory gewapperd hebben voordat deze definitief gesloten werd.

"Thought you might like this" en ik sprong een gat in de lucht. Als bewijs van herkomst nog snel een foto gemaakt met de vlag gedrapeerd over de achterkant van OXR 1.

Na uitvoerig bedankt te hebben, spraken wij nog even verder over deze bijzondere Alvis.

"Wat denkt je dat deze Alvis weegt?", vroeg Robin. Ik antwoordde "1500 kg," want dat is het standaard gewicht. "Mis," zei Robin, "het gewicht van deze Alvis is 2000 kg. Om te beginnen is alles van dikker materiaal gemaakt dan normaal en dat geldt zowel voor chassis als plaatwerk. Daarnaast is de auto behangen met (onzichtbare) gadgets. De Duke of Edinburgh had in 1964 al de beschikking over een mobiele telefoon in de auto, om maar iets te noemen. Ook schat ik 100 kilo meer lak dan normaal." Onder de motorkap is de OXR 1 "upgraded" tot een TE 21 motor.

Aardig detail is dat er twee bobines naast elkaar gemonteerd zijn die met een switch zijn om te schakelen. Safety First! Tevens is het dashboard met groen leer bekleed, op uitdrukkelijke verzoek van de Prins. In zijn eigen woorden: "No standard walnut veneer facia, but luxury leather without flamboyance."

De kap wordt, uitermate vernuftig, elektrisch en hydraulisch bediend. Geen andere Alvis heeft dit en het is



Zelfs een cameraploeg erbij...



Robin Bendall demonstreert de elektrische kap.

uiteraard "custom build." De voorstoelen bevatten aan de zijkanten comfortabele uitklapbare armleuningen. Drie liter bijrijders zullen dit meteen als een gemis in hun eigen Alvis herkennen (met name in bochten) en het is onbegrijpelijk dat Alvis dit niet meteen als standaard heeft uitgevoerd.

Ik was nieuwsgierig naar de betekenis van OXR 1, omdat Prins Philip dit kenteken op al zijn auto's voert. "Dat weet alleen de Duke," zei Robin, "het enige wat hij er ooit over gezegd heeft is dat we het moeten zoeken in zijn Griekse afkomst, maar het blijft een raadsel. Wat ook aardig is om te vertellen is dat de Royal Insurance Company (Jazeker... just imagine!) als eis stelt dat 'any Royal car has to be covered when being trailed.' Nou, dat deden wij braaf in het begin en bij iedere stop onderweg wilden de mensen weten wat er onder de cover zat. Steeds opnieuw antwoordden wij 'just an old Alvis.' De laatste tijd rijd ik haar zonder cover en ik heb nog geen vraag gehad!"

Ik vroeg Robin of de kleinzonen, de prinsen William & Harry, ooit belangstelling getoond hebben voor de auto van hun grootvader. Zeker, ze hadden ernaar gekeken, maar vonden de Alvis niet snel genoeg. Hun oog is gevallen op de Aston Martin V8 Vantage Volante PoW 6.3 liter, een speciale uitvoering waarbij PoW natuurlijk staat voor "Prince of Wales", hun vader Charles, maar die rijdt er voorlopig liever zelf in.

Toen Robin alweer enkele jaren terug het beheer kreeg

over OXR 1 zat de motor vast. Ze hebben het blok moeten demonteren. Tot zijn grote verbazing zag hij toen dat zelfs de binnenkant van het blok als een spiegel gepolijst was. Alsof er een kans was dat de Prins daar ooit naar zou kijken... "Waarom zijn ze bij Alvis toen zover gegaan?" vroeg ik aan Robin. "Wij vermoeden dat de toenmalige managing director van Alvis, J.J. Parkes, er zijn "Knighthood" mee heeft willen verdienen. Die is hem echter nooit toegekend."

Overigens merkte Robin nog op dat iedereen wel spreekt over de Alvis van de Duke of Edinburgh, maar dat de Alvis juridisch eigendom is van Queen Elizabeth. De Duke bezit helemaal niets. Door zijn huwelijk met de Engelse koningin is alles van hem haar eigendom geworden en het is dan ook met haar handtekening dat Robin toestemming heeft gekregen om de Alvis, na 25 jaar stilstand, te restaureren "to its original glory" en de Alvis binnen de club te tonen.

De restauratie moet een vermogen gekost hebben, temeer omdat Robin daarvoor de beste Engelse specialisten heeft ingehuurd. Ik schat Robin bepaald niet armlastig in, maar als nieuwsgierige Nederlander kon ik het niet laten om een enigszins vrijpostige vraag te stellen wie de rekeningen daarvoor betaald heeft? "All charged internally at Alvis PLC," antwoordde Robin meteen, "het is al mooi dat ik er mijn tijd en moeite in gestopt heb."

Robin liet met een boek zien met alle correspondentie die er over OXR 1 gevoerd is, ook door HRH zelf. "Als je ooit



No standard walnut veneer
facia, but luxury leather without
flamboyance.

Een auto van het Engelse Koninklijk
Huis wordt NOOIT verkocht.
Als deel van de Royal Collection
blijft deze in bezit van de regerend
vorstin (of vorst) en als deze er

nog wat meer wil weten over deze bijzondere Alvis, mag je
van mij kopieën maken zoveel je wil." Een royaal aanbod,
mag ik wel zeggen, waar ik zeker een keer op terugkom.
"Is er enige kans dat deze Alvis ooit verkocht wordt?"
vroeg ik nog onnozel. Nee, dat kunnen we mooi vergeten.

vanaf wil om wat voor reden ook, dan wordt deze auto
vernietigd, maar dan ook echt helemaal versnipperd.
Wij, als eenvoudige burgers, mogen er dus geen lol aan
beleven... Zoals wij zelf als Alvis Owners maar al te goed
weten: "Verschil moet er zijn..."

'Any Royal car has to be covered when it has to be trailed' ...



Van de redactie Von der Redaktion



Beste lezers,
Alstublieft, hier weer een goed gevulde Triangel. Ook deze
keer weer een xtra dikke Corona uitgave.
Met deze editie proberen wij jullie, goed geïnformeerd en
zonder verveling, door de Corona periode te loodsen.
Wij danken alle schrijvers voor de artikelen die ze ons
hebben gestuurd. Aan jullie allen het verzoek om ons van
kopij te voorzien, er zijn genoeg leden waarvan wij nog
nooit een bijdrage hebben mogen ontvangen. Neem eens
de moeite om iets van je belevenissen op papier te zetten
om ze met ons te delen.
Andreas Rosien heeft weer de in het Duits vertaalde
teksten gecontroleerd en waarnodig gecorrigeerd.
Hiervoor onze hartelijke dank.
De einddatum voor het inzenden van kopij is 1 september
2021.
Met een vriendelijke groet,

Redactie – Triangel - AOCN

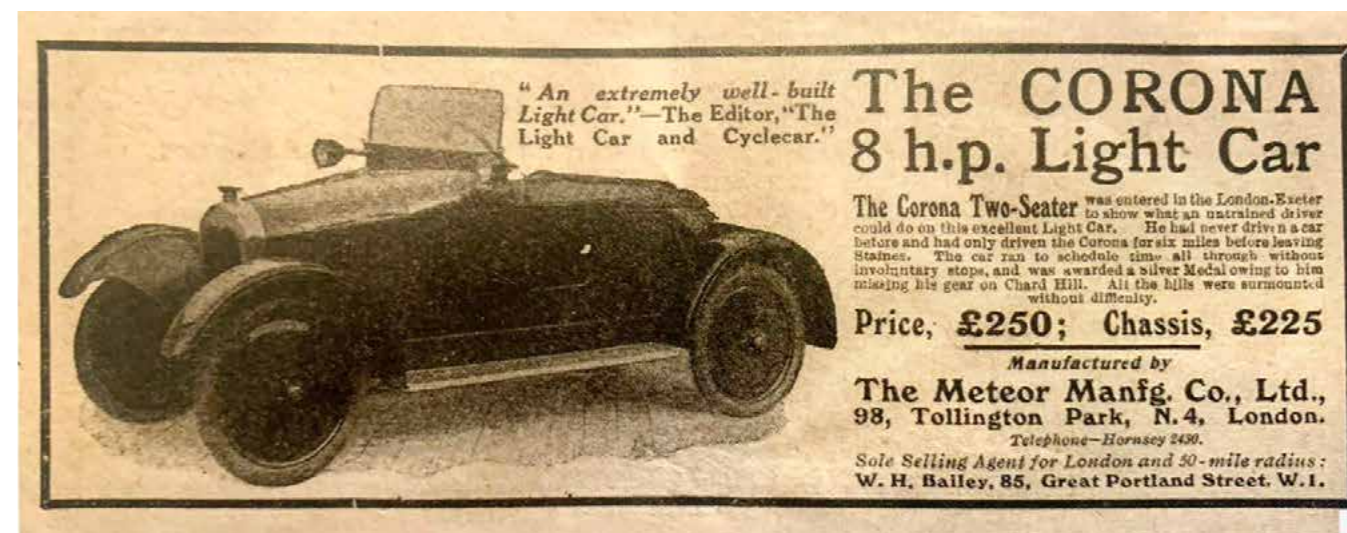
Liebe Leserinnen und Leser,
Bitte sehr, hier wieder eine gut gefüllte Triangel. Diesmal
wieder eine extra dicke Corona-Edition.
Mit dieser Ausgabe versuchen wir, euch gut informiert
und ohne Langeweile durch die Corona-Zeit zu führen.
Wir danken allen Autoren für die uns zugesandten Artikel.
An euch alle die Bitte uns mit Texten zu versorgen, es gibt
viele Mitglieder, von denen wir noch nie einen Beitrag
erhalten haben. Bitte nehmt euch die Zeit, eure Erlebnisse
aufzuschreiben und sie mit uns zu teilen.
Andreas Rosien hat die ins Deutsche übersetzten Texte
nochmals überprüft und wo nötig korrigiert. Vielen Dank!
Der Einsendeschluss für die Einsendung von Texten ist der
1. September 2021.
Mit freundlichen Grüßen,

Redaktion - Triangel - AOCN



Huiswijn?

Hans Noordhoek stuurde de redactie deze foto van een
blijkbaar met plezier gedronken wijn.
Bij sommigen van ons al bekend, maar voor wie het
nog niet weet, deze prima wijn is te koop bij de Mitra
voor een plezierige prijs. Verkrijgbaar als Chardonnay,
Sauvignon Blanc en Cabernet Sauvignon voor € 6,99.
Tevens als Albertus Viljoen Red Blend voor € 26,99.
Albertus Viljoen is de officiële voornaam van de
eigenaar van het Zuid Afrikaanse wijnhuis Alvi's Drift,
zijn vrienden noemen hem Alvi.



(Gelukkig hebben wij een ander merk...)

Restauratie Alvis TA21

deel 2

door Rob Claasen

Na mijn eerste verslag van de restauratie van mijn Alvis TA21 in de Triangel (nr 119), is inmiddels al weer ruim een jaar verstreken. De auto is inmiddels gespoten en ziet er fantastisch uit.

Het spuiten is gedaan bij de relatief kleine spuiterij van Wim Lemmers in Dreumel, een dorp vlak bij mijn woonplaats. Ik ben plezierig verrast door het vakmanschap en de fijne samenwerking. Ik was altijd welkom om het proces te volgen en heb zelf een beetje meegeholpen met "strak maken", een erg langdurig, precies en eentonig karwei. Ik heb gemerkt dat ik hier niet voor in de wieg ben gelegd omdat ik veel te ongeduldig ben. Het bedrijf is zo'n 45 jaar geleden opgericht door Ruud Lemmers en na het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd overgedragen aan zijn zoon Wim. Het zijn echte klassieker liefhebbers en Ruud, die keurmeester is bij de FIA, werkt nog steeds mee (blijf je jong bij) en doet voornamelijk het strak maken van klassieke auto's. Ik heb van hem geleerd dat je beter dun kunt plamuren, zodat je minder hoeft te schuren. Een beetje plamuur erbij is veel minder werk dan dikke lagen terug te moeten schuren. Schuren is zwaar werk en plamuren is zo gedaan (als je weet wat je doet...). Mijn auto was al erg strak na het plaatwerken zodat er gelukkig maar heel weinig plamuur op hoefde. Het spuiten heeft veel tijd in beslag genomen omdat er geen haast bij was en omdat het beter is om de verschillende lagen primer een paar weken "in te laten zakken en uit dampen". Het resultaat blijft dan strak en er is minder risico is op oneffenheden, blistering en barstjes in de lak na een paar jaar. De auto is in februari naar de spuiter gegaan en was in juli klaar. Het spuitwerk is in delen los van de auto gedaan zodat alle randen en contactvlakken goed beschermd zijn. Ik ben erg tevreden over het spuitwerk en de zorg die eraan is besteed. Als de auto helemaal klaar is en er wat kilometers gereden zijn, gaat de auto terug om de laatste stofpuntjes er uit te halen en een paar kleine beschadigingen die ik heb veroorzaakt bij het opbouwen bij te werken.

Nadat ik de auto terug had in mijn werkplaats, ben ik begonnen met de opbouw. Als eerste heb ik het chassis en de dorpels van binnen uitgebreid met



Dinitrol tegen roest beschermd. Toen was het tijd voor het leuke en schone werk, het opbouwen! Ik dacht dat dit een klus van een week of twee zou zijn omdat alles al meerdere malen gepast en gemonteerd was geweest. De praktijk echter is, zoals vaak bij een restauratie, toch iets anders.... Bijvoorbeeld bij het monteren van biezen tussen de spatborden en carrosserie moeten een paar kleine rondingen worden gevolgd zodat de bies strak aanligt. Dat viel nog niet mee. Toen de auto nieuw werd

gebouwd is er gebruik gemaakt van een rubber profiel met een aluminium kraal van 4 mm. erom gekrompen. Dit is stevig en kan heel mooi in vorm worden gebogen en blijft dan ook in vorm. Daarna werd het met de auto mee gespoten. Dit materiaal bestaat niet meer. Tegenwoordig gebruik je een plastic "piping" profiel of iets van vinyl. Ik heb vinyl piping gebruikt met een 6 mm. kraal.



Dit materiaal is wel soepel, maar blijft niet vanzelf in vorm en moet dus overal goed klemmen. Hoewel de spatborden overal keurig en strak zonder kieren tegen de carrosserie aan liggen, bleek de piping toch te vervormen en niet overal strak in de hoekjes te blijven zitten. Door verhitten met een hetelucht pistool ging het wel beter, maar uiteindelijk heb ik op een paar plaatsen met scherpe bochten met een rvs lasdraad in de holte van de kraal (de plastic kraal was gelukkig niet massief) de bochten "permanent" gemaakt zodat ze netjes bleven zitten. Ik ben inmiddels tot de conclusie gekomen dat 6 mm. piping te dik is en ik 4 mm. (de dikte van het originele materiaal) had moeten nemen. Misschien dat ik het ooit nog eens ga vervangen, maar ik kan de moed tot op dit moment niet meer opbrengen.

De steenslagvangers onder, aan de voorzijde van de achter spatborden zijn opnieuw verchromd. Ze waren in slechte staat met veel deukjes een paar scheurtjes erin. Alvis liefhebber en "alleskunner" Frank Kuipers heeft me geholpen om ze perfect uit te deuken en de scheurtjes te repareren. De verchromer heeft ze weer prachtig gemaakt door er een dikke laag koper op te zetten en steeds weer terug te slijpen tot ze weer glad waren. Bij het monteren kwam ik er achter dat de laag koper en chroom zo dik was dat ze niet meer mooi tussen het spatbord en de carrosserie pasten. Gelukkig kon ik ze aan de binnenzijde terug slijpen totdat het weer mooi paste. Alle andere onderdelen passen goed en ik had dus geen problemen met uitlijnen van de motorkap, radiator, deuren en kofferdeksel. De naden zijn prima en overal mooi gelijk.

Bij het uitproberen van de naden van de motorkap had ik tijdelijk een stuk tape over de radiator naar de motorkap geplakt om de afstand gelijk te houden. Dit tape ging ook over het Alvis embleem op de radiator. Ik had de radiator eerder ook al eens netjes afgeplakt, maar dan met een stukje papier tussen het plakband en het embleem om het te beschermen. Dit laatste was ik nu vergeten Bij het er af trekken van de tape kwam een deel van het emaille van het embleem eraf. Pogingen om dit weer netjes te maken met blanke lak met wat rode lak erin mislukten. Dus er moest een nieuwe op. Chris Prince kon die wel leveren. Dus even kijken hoe het embleem eraf gehaald kon worden. Dat viel tegen, want de moer waarmee het embleem op de radiator zit geschroefd zit natuurlijk helemaal vooraan en je kan hem niet zien tussen de bovenkant van de radiator en de verchromde omkasting. Dat betekent de radiator omkasting eraf moet, met als gevolg dat de net keurig gemonteerde voorschermen en plaat onder de radiator weer gedemonteerd moeten worden. En daar had ik dus echt geen zin in. Na lang kijken en piekeren heb ik een steeksleutel aan een stokje geplakt en daarmee kon ik net bij de moer. Het lukte! Ik kon steeds een paar mm draaien, dan de stok met de steeksleutel omdraaien, weer een paar mm draaien, weer omdraaien etc.. Het embleem zat al 69 jaar op die plek en dat betekent dat de moer niet makkelijk draaide. Heel veel tijd en zuchten later was hij eindelijk los. De nieuwe die inmiddels binnen was heb ik op de radiator gedrukt en ik dacht "die plak ik vast met polykit", want hoe zou ik ooit de moer op de draad kunnen krijgen op die plek. Het idee was goed, maar het embleem lag niet perfect aan en dus waren er kleine kiertjes.... Aandrukken hielp niet. Dus dan toch maar proberen de moer erop de te krijgen. Na lang denken heb een boutje in de steeksleutel getaped en daar het moertje een paar slagen opgedraaid. Daarna de bout met de moer van binnen tegen de schroefdraad van het embleem geduwd en met een lange schroevendraaier de moer rond geduwd zodat deze van de ene draad af liep en de volgende op. Klinkt simpel maar na ca. 10 keer proberen en het moertje steeds weer van de grond oprapen en veel gevloek is het toch gelukt. Om de ellende compleet te maken, was er wat poly kit op de schroefdraad

gekomen en inmiddels uitgehard..... De moer draaide dus niet makkelijk en de schroefdraad is bijna 3 cm. lang. Eindelijk was het einde bereikt en kon ik de moer voorzichtig aantrekken zodat het embleem mooi vlak tegen de radiator aan zou komen te liggen. Ik was zeer tevreden dat de klus er eindelijk op zat en ging het resultaat aan de voorzijde bewonderen.

Ik schrok me een ongeluk want er was een heel stuk emaille afgesprongen ! Uren werk voor niets ! Chris Prince gebeld en hem verteld wat er gebeurd was. Antwoord was: "ja dat komt wel eens voor....", ik zal je een nieuwe sturen". Na een tijdje kwam de nieuwe binnen en gespannen probeerde ik hem op de radiator. Hij paste niet, was veel te vlak. Het was er een van een ander type!

Om een lang verhaal kort te houden, er werd er nog één opgestuurd, die paste en omdat de draad nu schoon was ging het monteren een stuk sneller. Het emaille bleef in orde en ik heb weer een mooi embleem.

De bekleding had ik al voorbereid en lag dus klaar om aangebracht te worden. De vloerbedekking is nagemaakt van het origineel dat nog in de auto lag en bestaat uit tapijt met een dikke laag vilt eronder waaraan rand omheen is gestikt. Het voorste gedeelte van de vloerbedekking was origineel aan elkaar genaaid zodat de beide voorvloerdelen en de tunnelbekleding één geheel vormden. Ik heb het voorlopig als 3 delen gelaten omdat me dit makkelijker lijkt en het beter in de hoeken blijft zitten.

Ik wil de auto graag zo origineel mogelijk houden, maar op dit soort punten denk ik de bijna de enige ben die zulke verschillen ooit op kunnen vallen.

Ik ben blij dat mijn auto nog vrijwel alle originele onderdelen had en dan met name de bekleding. Zo waren de originele kofferbak bekledingsplaten er nog bij met alle riempjes voor het gereedschap. Ze waren in heel slechte staat, maar ik heb ze precies nagemaakt en de oude gespjes gebruikt. Op vloer van de kofferruimte heb ik tapijt gelegd. Er hoort eigenlijk een rubber mat in, maar die kan ik er nog onderleggen.

De deurpanelen heb ik ook exact nagemaakt omdat er houtworm in het triplex zat en het "leathercloth" versleten



was. Bij het strippen van de oude bekleding kwam ik overal teksten tegen met potlood op het hout geschreven "Demo job" en "Show model". Dit komt mooi overeen met het feit dat de auto op de Autorai van 1952 tentoongesteld was. De randjes om de deurlijsten onder de fraaie houten bekleding had ook al klaar liggen, maar ik bleek ze een paar mm. te groot te hebben gemaakt zodat hier en daar tegen de deuropening vastliepen. Dit is één van de vele voorbeelden van iets tijdovonds dat je meerdere malen aan moet passen. Ik ben tevreden met het eindresultaat en het lijkt allemaal precies op het origineel.

De hemelbekleding "English cloth", een wollen stof zoals er ook origineel in zat, had ik al lang geleden bij Woolies in Engeland besteld. Van Hans van Hulst, die de hemelbekleding van zijn TA21 ook heeft vervangen, heb ik zijn oude hemel die uit zijn auto kwam gekregen. Die kon ik perfect als patroon voor de nieuwe gebruiken.

Na goed nameten en uitproberen paste hij exact als patroon en kon mijn bekleding dus mooi alvast op maat maken. Tot mijn grote schrik bleek dat het er op leek dat ik te weinig stof had besteld, hoewel ik dacht toch extra ruim te hebben gemeten. Snel nog 2 meter erbij besteld, waarbij ik netjes werd gewaarschuwd dat de kleur af kon wijken. Toen ik het ontving week de kleur inderdaad behoorlijk af en kon het dus niet gebruiken. Uiteindelijk heb ik net zo lang gepuzzeld en gemeten dat ik toch alle onderdelen uit het eerst bestelde stuk kon halen. Ik heb alleen nog een paar kleine randjes over en dit is weer een les dat je beter extra ruim kunt bestellen omdat het altijd tegenvalt. Bovendien kan je dan nog eens iets verknoeien. Het monteren van de hemelbekleding was complex, maar na veel studeren en proberen, kon ik de volgorde vinden waarin de verschillende delen tegen het hout moeten worden vastgespijkerd. Het is gelukkig goed gelukt en mooi strak geworden. Het was een klus waar ik nogal tegenop zag. Uiteindelijk heb ik weer iets nieuws geleerd !

Ook over het bekleden van het schuifdak maakte ik me ook wat zorgen. De originele bekleding was bij mijn auto eruit gescheurd en omdat het houtwerk in het schuifdak is vernieuwd was, had ik niet veel aanknopingspunten. Nadat ik de het schuifdak van de auto van Hans van Hulst had bekeken kreeg ik een idee hoe het zou moeten. Uitein-



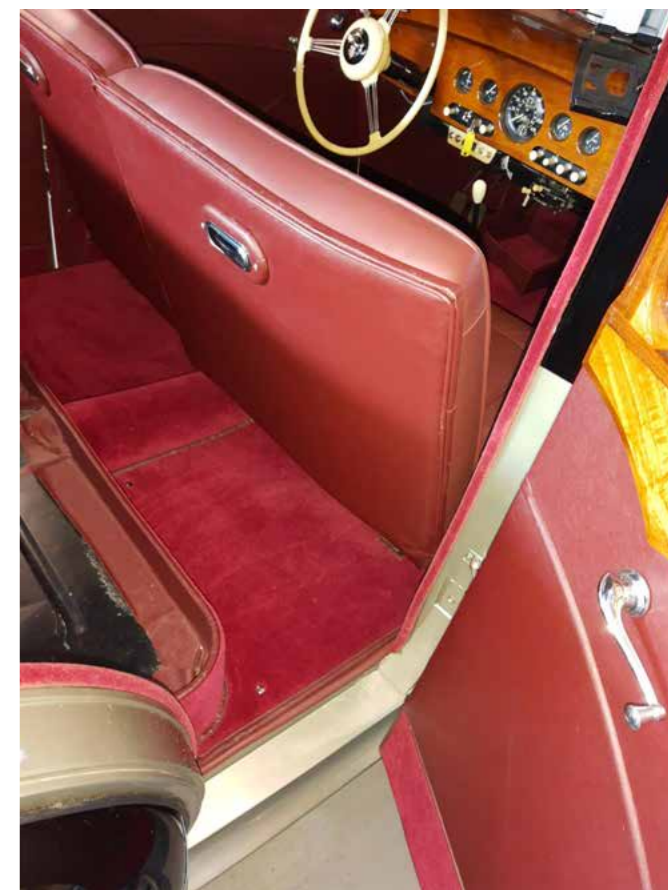
delijk bleek het niet zo moeilijk en het resultaat is erg mooi en strak geworden.

Na de hemelbekleding kon ik de vanuit de fabriek geleverde "wind deflector" weer monteren. De wind deflector staat keurig vermeld op het formulier waarmee de auto de fabriek verliet. De wind deflector is een plexiglazen scherm dat je bij geopend schuifdak omhoog kon zetten om de wind over de opening van het schuifdak te leiden zodat je geen wapperende haren krijgt. Het schijnt een vrij uniek origineel accessoire te zijn waar ik erg blij mee ben. Het heeft de tand des tijds in ieder geval goed doorstaan en werkt prima.

De stoelbekleding was nog origineel toen ik de auto kreeg, maar wel erg lelijk geworden met een paar losgekomen naden. Ik hadde grotere barstjes en beschadigingen in het leer met speciale leerplamuural eerder glad gemaakt en daarna met leerverf gespoten. Het was erg veel werk, maar het resultaat was super.

Ik ging er dus vanuit dat dit klusje klaar was en ik het alleen terug hoefde te plaatsen. Dus dit heb ik gedaan en het zag er netjes uit. Bij het instappen drukte ik met mijn vingers op het leer onder de zitting en het scheurde Ik baalde hiervan, maar dacht dat dit alleen het dunne deel onder aan de stoel zou zijn. Nadat ik een paar maal in de auto had gezeten kwamen er steeds meer scheurtjes in het leer en ik kon alleen maar vaststellen dat het verven van leer prima gaat, mits het leer niet uitgedroogd is. Echt uitgedroogd leer is niet meer soepel te krijgen en moet vervangen worden.

Dus ik moest op zoek naar een bekleeder. Via kennissen die hun klassiekers mooi hadden laten bekleden heb ik offertes gevraagd bij een paar bedrijven. Het begon met een offerte van 5300 Euro voor alleen de voorstoelen onder voorwaarde dat er niets aan het frame hoefde te worden gedaan. Dat zou een bedrag van rond de 10.000 euro worden inclusief de achterbank en armsteuntjes achter. Ik vond dit wel erg duur en had het erover met een andere kennis. Hij had toevallig net een paar "captain seats" voor zijn camper bij een bedrijf in het dorp laten bekleden en die zagen er fantastisch uit. Ik dus met mijn stoelen naar dit bedrijf. De eigenaar vertelde mij dat hij vaker



klassieke auto's deed en ooit een auto van de bekende verzamelaar Frans van Haren (zie www.metropoledruten.nl) had bekleed. Hij wilde mijn bekleding wel exact namaken, maar ik moest wel wat geduld hebben.

Het bedrag dat hij vroeg was zo laag dat ik vroeg of dat alleen voor de voorstoelen was of voor alles. Het was voor alles, inclusief de 2 huiden die nodig waren !

Voor dat bedrag wilde ik de gok wel nemen en dus alles netjes bij hem afgeleverd. Daarna werd het wachten.....

Door de Corona crisis werden er opeens heel veel meubelen verkocht en zijn vaste klanten gingen voor. Ik had daar wel begrip voor omdat hij in mijn ogen een belachelijk laag bedrag had gevraagd. Uiteindelijk zijn de voorstoelen klaar en hij heeft mooi werk geleverd. De elastische banden en een paar veren zijn vervangen, maar de veren in het binnenwerk glommen nog en waren dus nog prima.

Aan de onderzijde weer een mooie nieuwe jute afdeklaag zoals het origineel. Het enige probleem was de afwerking van het randje om de rugleuning. Origineel is dit een stuk opgerold "leathercloth" met een spijkerband erin en een piping strook erachter. Met moderne materialen kreeg hij dit niet voor elkaar. Uiteindelijk heb ik zelf een manier gevonden om het exact na te maken (heel veel werk) en dit is erop gespijkerd. Ook dit lijkt weer precies op het origineel. Het is leuk dat dit soort ambachtelijke bedrijven er nog zijn en mee willen denken om iets moois te maken. Het leer dat is gebruikt is geen Connolly leer zoals origineel, want die firma is al lang geleden failliet gegaan. De naam is wel door iemand gekocht en die verkoopt Connolly leer, maar dit is erg duur en de kwaliteit is volgens kenners niet bijzonder. Ik heb dus ook maar gekozen voor een goede kwaliteit meubelleer. Bij het gebruik van de

auto zoals de meesten van ons, is dit geen probleem. Speciaal autoleer is waarschijnlijk beter bestand tegen zonlicht en temperatuur/vochtigheid schommelingen, maar mijn auto staat altijd binnen en je rijdt er uiteindelijk maar een paar duizend km per jaar mee. Uiteindelijk heb ik 4 ruim maanden op de rest van de bekleding moeten wachten, maar dit was geen probleem. Ritten zijn er immers toch niet door de Corona.

Inmiddels was de auto vrijwel klaar en was het tijd om hem uit te proberen. Hij moest nog voor een keuring naar de RDW omdat het originele Nederlandse kenteken dat ik er nog bij heb, niet meer in de bestanden van de RDW voorkomt.

De eerste spannende rit op een afgesloten terrein ging verrassend goed. Geen rare geluiden of trillingen en hij remde met piepende banden en netjes rechtuit. Geen lekkages en de temperatuur en oliedruk bleven prima op peil. Het wegdek was erg slecht, maar ik hoorde geen rammeltjes of gekraak. Dat geeft de burger moed! Voor alle zekerheid nog een paar keer flink optrekken en toen schoot mijn voet van het koppelingspedaal. Oeps, ik hoorde even een ratelend geluid. Voorzichtig nog een keer rijden en ik hoorde niets meer. Daarna weer wat harder optrekken en hij ratelde weer. Even stil gestaan en een beetje gas geven en weer kwam het geratel en het werd harder. Daarna bleef hij ratelen. Ik dacht aan een defect (krukas)lager maar de oliedruk was nog prima. Ik had behoorlijk de pest in want het laatste wat ik wilde was een motorrevisie aan het eind van de restauratie. De motor was ruim 40 jaar geleden door mijn broer gereviseerd en had daarna slechts een half uurtje gelopen. Met lood in de schoenen naar huis en goed nadenken. De volgende ochtend eerst maar eens rustig kijken en nadenken en niet gelijk gaan slopen. In de motorruimte gekeken en de motor zonder ontsteking op de startmotor laten draaien. En ja, daar hoorde ik direct een tikkend geluid bij de dynamo. Na goed kijken bleek dat de ventilator van de dynamo tegen het binnen scherm aanliep. Omdat de ventilatorfan niet exact rond is tikte hij op bepaalde punten tegen het binnen scherm en dat gaf een geluid alsof er een lager uit lag. De oorzaak zat in de motorrubbers, die hoewel ze er nog goed uitzagen, hun stijfheid kwijt waren en als een spons ingezakt waren. Hierdoor lag het blok iets te laag en kantelde bij belasting of gasgeven. Ook zat het binnen scherm niet goed vast vooraan en stond iets te veel naar binnen. Uiteindelijk de motorsteunen vervangen en nu ligt blok veel vaster en op de juiste hoogte.

Toen was het tijd voor de RDW keuring. De auto was aan het begin van de restauratie al door de RDW "geschouwd" en van een zegel voorzien. Omdat ik het originele Nederlandse linnen kenteken nog bij de auto had, hoefden ze nu alleen de auto nog maar te "identificeren". De nummers werden gecontroleerd, de auto werd gewogen, de wielbasis werd gemeten en het eerder aangebrachte RDW zegel werd verwijderd. Ook wilden ze weten hoeveel cilinders de motor heeft en de cilinderinhoud. Ze wilden ook technische informatie om een en ander te controleren.



Naar de technische staat van de auto werd niet eens gekeken. Er schijnen nieuwe regels te zijn voor auto's die al ooit een Nederlands kenteken hebben gehad, maar waarvan de gegevens niet meer bij de RDW bekend zijn. Het is dan wel belang dat het originele kentekenbewijs nog bestaat. In ieder geval ging het dus gemakkelijk en het originele kenteken mocht ik gelukkig houden.

Na de RDW keuring heb ik de auto opnieuw laten taxeren. Tijdens de restauratie heb ik de auto ook al een keer laten taxeren zodat ik hem kon verzekeren. Jeroen van den Broek, die ik ken van de Triumph club is beëdigd taxateur, heeft de taxatie beide keren gedaan en hij verteld mij hoe moeilijk het is om zo'n zeldzame auto te taxeren. Er worden er weinig verkocht en het is een onbekend merk waardoor er weinig gegevens te vinden zijn. Je kunt de auto taxeren op herbouw waarde of op markt waarde. Bij een taxatie op herbouw waarde, die aanzienlijk hoger is dan de marktwaarde, zal je in de komende jaren steeds een bedrag af moeten schrijven, totdat je op gegeven moment de marktwaarde bereikt. Voordeel is dat je bij total-loss aanzienlijk meer vergoed krijgt dan de marktwaarde. Nadeel is dat je veel meer verzekering betaalt. Uiteindelijk hebben we een reeel bedrag genomen waarbij de kwaliteit van de restauratie en de geschiedenis die bekend is, is meegenomen.

Afsluitend kan ik concluderen dat ik veel heb geleerd bij het restaureren van de Alvis. Hoewel ik best handig ben en verstand heb van autotechniek zijn er veel momenten geweest dat ik twijfelde en dacht "zal ik het zelf proberen of er iemand bijhalen om die het te laten doen". Het gevoel als je het toch zelf doet en het dan toch is gelukt, of zo geworden als je gehoopt had, is heel veel waard en houdt je op de been. De beslissing om de auto totaal te restaureren is nooit rationeel geweest. Ik begrijp nu ook waarom er zo veel van dit soort auto's alleen cosmetisch (voor de verkoop) zijn opgeknapt of zijn omgebouwd naar een "special" 2 zitter. Veel minder werk en als "special" vaak veel meer waard. Ik ben tevreden met het resultaat maar heb wel ondervonden waarom de laatste 5% bij het perfect maken



zo moeilijk en duur is. Ik ben bijna 5 jaar bezig geweest met de restauratie en er zijn vele duizenden uren aan besteed. Ik had de ervaring van het zelf doen niet willen missen en besef ook dat ik nog veel geluk heb gehad met het vinden van mensen bij mij in de buurt om me te helpen, met de juiste passie, ervaring en kennis en dan ook nog tegen een "matesrate". In ieder geval ken ik de auto nu door en door, weet hoe alles origineel uit de fabriek kwam en er is geen schroefje of moertje dat niet los is geweest. Verder heb ik veel nieuwe interessante mensen ontmoet die de hobby delen. Ik wacht met spanning op het moment dat we de Corona achter de rug hebben en we weer gezellig ritjes kunnen rijden in clubverband.

Met de restauratie heb ik een interessant stukje geschiedenis behouden voor het nageslacht. Eén van de weinige links gestuurde in Nederland nieuw verkochte Alvis TA

21's die ook nog als showmodel op de Autorai van 1952 heeft gestaan en waarvan ik het originele kentekenbewijs nog heb. Ook is bekend wie er in de auto heeft gereden (een directeur van Ericsson in Rijen) en heb ik gesproken met de kinderen van de voorlaatste eigenaar, die me ook foto's hebben gegeven van de auto toen hun vader er in reed. Er zijn voor zover we kunnen zien maar 2 eigenaren geweest van de auto voordat mijn broer hem kocht.

Beknopte lijst van werkzaamheden bij de restauratie:
 Aankoop in 1976 door mijn broer Ab Claasen (oud AOCN lid).
 Revisie motor en versnellingsbak (eind 70er jaren).
 Gestald, wachtend op complete restauratie van 1976 – 2016.
 September 2016 overname door mij en begin rest van de restauratie.
 Ca. 1100 uren laswerk, spatborden, dakranden, schuifdakframe, dorpels, 2 deurplaten, achterkant onder kofferdeksel, reservewielbak, achterste veerstroppen.
 Auto geheel gestraald, herstelde spatborden na het lassen nogmaals.
 Auto na het stralen direct in de epoxy primer.
 Vrijwel al het esenhout vervangen.
 Compleet gespoten.
 Nieuwe kabelboom.
 Wielophanging en gehele remsysteem gereviseerd.
 Wielen gericht hoogteslag eruit gehaald.
 Cardanas gereviseerd en gebalanceerd.
 Achteras gereviseerd.
 Bumpers, voorruit rand, dakgoten en keienvangsers opnieuw verchromd.
 Alle bekleding vernieuwd.
Restauratie gereed in februari 2021.





Franz Otto

Voor echte sleutelaars: een 1-2-3 ontsteking zonder vonken

Meer dan 10 jaar geleden Ik heb een 1-2-3 ontstekings-systeem in mijn Triumph TR4 gebouwd. De auto liep daarmee uitstekend maar op snelwegen viel om de paar kilometer voor korte tijd, een halve seconde, de ontsteking uit, wat zich openbaarde door inhouden van de motor.

Nadat ik bougiekabels, bougies en bobine had vervangen, was het probleem nog steeds aanwezig en daarom heb ik de oude ontsteking maar weer teruggezet. Elke keer wanneer ik in de kelder langs de doos met de nutteloze ontsteking liep, ergerde ik me aan het geld dat ik hieraan heb uitgegeven. Navraag bij 1-2-3 leverde niets op.

Jaren later ontdekte ik via een bevriend technicus de oorzaak van het probleem. De 1-2-3 ontsteking schakelt uit bij spanningspieken van meer dan 15 volt. Natuurlijk gebeurt dit vooral op de snelweg met een hoge uitgangsspanning van de dynamo. In diverse forums op internet werd dit bevestigd.

Velen vervangen daarom de dynamo door een alternator (wisselstroomdynamo) of installeren een elektronische spanningsregelaar. Ik heb gekozen voor een spanningsstabilisator van € 10,- en heb sindsdien geen problemen meer.



Spanningsstabilisator in de TR - linksboven op de foto
Spanningskonstanthalter im TR - links oben im Bild

Für echte Schrauber: 1-2-3- Zündung ohne Funken

Ich habe vor mehr als 10 Jahren eine 1-2-3 Zündanlage in meinen TR4 gebaut. Der Wagen lief toll, hatte aber immer auf der Autobahn Zündaussetzer: alle paar Kilometer für eine halbe Sekunde. Ein unschönes Ruckeln.

Nachdem ich Zündkabel, Kerzen und die Zündspule ausgetauscht habe, und der Fehler immer noch da war, habe ich schlecht gelaunt die alte Zündung wieder eingebaut. Immer wenn ich im Keller an der Kiste mit der nutzlosen Zündung vorbeigegangen bin, habe ich mich geärgert über das rausgeschmissene Geld. Nachfragen bei 1-2-3 brachten kein Ergebnis.

Jahre später habe ich von einem Schrauberfreund erfahren, dass es daran liegt, dass die 1-2-3 Zündung bei Spannungsspitzen ab 15 Volt abschaltet. Klar kommt dies insbesondere auf der Autobahn mit hoher Lichtmaschinen-Leistung vor. Dies wissend konnte ich dafür eine Bestätigung im Internet finden.

Viele ersetzen deshalb die Gleichstromlichtmaschine durch eine mit Drehstrom oder bauen einen neuen oder gar elektronischen Regler ein. Als Lösung habe ich einen Spannungskonstanthalter für 10 Euro vorgeschaltet und habe seitdem keine Probleme mehr.

Doch nun zum Alvis. In meinem TE 21 hat die 1-2-3-Anlage über viele Jahre keine Probleme gemacht. In diesem Frühjahr trat nun auch hier das gleiche Problem auf (erneut ernste Blicke meiner Frau: kommen wir wieder nach Hause?).

Was hatte ich verändert?

Da der Alvis in der Centralgarage im Museum stand, hatte ich die kleinere Batterie vom TR eingebaut und den TR mit der größeren Batterie bewegt. Ich will, dass meine Autos keine Schwierigkeiten machen und habe deshalb auch im Alvis einen Spannungskonstanthalter wie im TR eingebaut. Kostet kaum etwas, und in Corona Zeiten muss man sich ja beschäftigen.

Nun wollte der Alvis nicht mehr gut anspringen. Was war die Ursache? Im TR habe ich einen neu-modischen Repro-Ersatz-Anlasser, der deutlich weniger Strom zieht. Der Original-Anlasser im Alvis zieht so viel Strom, dass der Spannungskonstanthalter, während der Anlasser läuft, die Spannung nicht hält und die Zündspule keinen Strom bekommt. Nur nachdem man den Schlüssel zurückdreht und der Anlasser keinen Strom mehr zieht, springt der Alvis gerade so an. Keine gute Lösung. Ärger hilft nicht, und aufgeben gibt es nicht. Ich habe

Maar nu naar de Alvis. In mijn TE 21 werkt het 1-2-3 systeem al vele jaren zonder problemen. Dit voorjaar deed zich echter hetzelfde probleem voor als eerder bij mijn TR4 (opnieuw ernstige blikken van mijn vrouw: komen we nog thuis?). Wat had ik veranderd?

Aangezien de Alvis in de Centrale Garage van het museum had gestaan, had ik daarin de kleinere accu van de TR geplaatst en de TR van de grotere accu van de Alvis voorzien. Ik heb een hekel aan auto's met problemen en daarom heb ik ook een spanningsstabilisator in de Alvis geïnstalleerd, zoals in de TR. Kost bijna niets, en in Corona tijden moet je toch bezig blijven.

Daarna wilde de Alvis niet goed starten. Wat was de oorzaak? In de TR heb ik een nieuwe moderne startmotor gemonteerd, die veel minder stroom verbruikt.

De originele startmotor in de Alvis trekt zoveel stroom dat de spanningsstabilisator, terwijl de startermotor draait, geen spanning kan vasthouden en de bobine geen stroom krijgt. Pas als je de sleutel teruggedraait en de startermotor geen stroom meer trekt, wil de Alvis soms weer starten. Dat was dus geen goede oplossing.

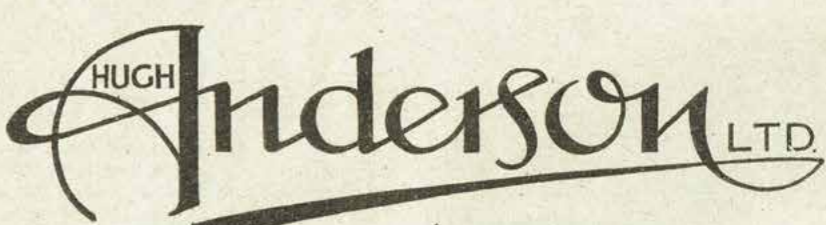
Je hieraan ergeren lost het probleem niet op, en opgeven bestaat niet. Dus heb ik een wisselrelais geïnstalleerd. Zolang de startmotor draait, loopt de stroom aan de spanningsstabilisator voorbij. Als de startermotor geen stroom meer krijgt, stuurt het relais de stroom weer via de spanningsstabilisator naar de bobine. Een beetje ingewikkeld, maar werkt perfect.

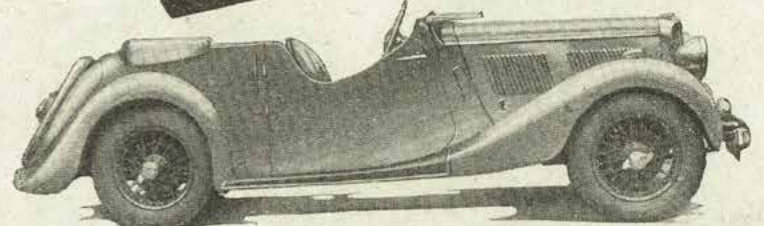


Spanningsstabilisator in Alvis op het binnenscherm
Spanningskonstanthalter im Alvis - hinter Abdeckung Innenkotflügel

also ein Umschaltrelais eingebaut. So lange der Anlasser läuft, fließt nun Strom am Spannungskonstanthalter vorbei. Bekommt der Anlasser keinen Strom mehr, schaltet das Relais um, und der Strom fließt über den Spannungskonstanthalter zur Zündspule.

Etwas kompliziert, funktioniert aber perfekt.





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

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

£439

45, STRATTON STREET, PICCADILLY. Mayfair 5805

door Johan Hulshof



(Mooi roze is niet ...)
(Schönes Rosa ist nicht ...)

Op een 'roze donderwolk'

Foto's van mijn TD21 Series 1 uit 1984 – 1986 (Deel 1)

Onlangs kwamen bij mijn ouders foto's van de oude restauratie van (nu) mijn TD21 uit een oude doos. Ik was ongeveer 4 jaar oud toen het project begon en heb daar ondanks mijn leeftijd toen bijzonder veel gedetailleerde herinneringen aan. Toch waren sommige beelden zelfs voor mij behoorlijk schokkend.

Mijn vader wist dat de auto slecht was, maar dit soort projecten vallen altijd tegen. Gelukkig hebben we deze auto toen kunnen redden.

In de komende Triangels ga ik in chronologische volgorde wat foto's delen. Laat je niet ontmoedigen om zelf aan een project te beginnen! Met die van mij is het ook aardig goed gekomen.

Auf einer 'rosa Donnerwolke'

Restaurationsbilder von meinem TD21 Serie 1 von 1984 - 1986 (Teil 1)

Kürzlich kamen Fotos von der alten Restaurierung meines (jetzigen) TD21 aus einer alten Kiste im Haus meiner Eltern zum Vorschein. Ich war etwa 4 Jahre alt, als das Projekt begann, und habe trotz meines damaligen Alters sehr detaillierte Erinnerungen daran. Trotzdem waren einige der Bilder selbst für mich ziemlich schockierend.

Mein Vater wusste, dass das Auto schlecht war, aber Projekte wie dieses sind immer schwierig. Zum Glück konnten wir das Auto damals retten.

In den kommenden Triangels werde ich einige Fotos in chronologischer Reihenfolge zeigen. Lasst euch nicht entmutigen, selbst ein Projekt zu starten! Meines ist am Ende ziemlich gut geworden.



20 (Zit die deur wel goed dicht?) (Ist die Tür wohl richtig zu?)



(De Engelsen noemen dit een 'tatty interior')

(Die Engländer nennen das ein 'tatty interior')



(Mooie hoogpolige bekleding op de tunnel...)

(Schöne Hochflor-Polsterung am Tunnel...)

(Maar wat zit hier allemaal onder, of juist niet (meer?))

(Aber was befindet hier dahinter, oder eben nicht (mehr)?)



21



(Lekker cripsy)
(Schön knusprig)

(Gelukkig konden we de
(rode) draad nog volgen)
(Zum Glück konnten wir dem
(roten) Faden noch folgen)



(Was de auto origineel
grijs? Ik kan al
verklappen dat we nog
2 kleuren tegen gaan
komen)

(War das Auto
ursprünglich grau?) Ich
kann euch schon jetzt
sagen, dass wir auf 2
weitere Farben stoßen
werden



(Roze 'gatenkaas')
(Rosa Löcherkäse)



(Typische reparatie voor die tijd:
glasvezel 'vulling')

(Typische Reparatur für diese
Zeit: Glasfaser-'Füllung')

(Nog meer gaten en glasvezel...)
(Noch mehr Löcher und Glasfaser-'Füllung'...)



(Op naar de plaatwerker
voor heel veel nieuwe
delen (plaatwerk en
hout)! Sommige waren
toen nog NOS (new old
stock) beschikbaar bij
Red Triangle 'op zolder',
maar daarover later
meer...)

(Ab zum Blechschlosser
für viele neue Teile (Blech
und Holz)! Einige waren
damals noch als NOS
(new old stock) bei Red
Triangle erhältlich, aber
dazu später mehr...)



door Simon Feenstra

De eerste ervaringen met mijn Alvis 12/50 SC tourer 1924.

Misschien heb ik mezelf wel wat overschat. Mijn hele leven heb ik zonder problemen met allerlei voertuigen gereden: van brommer tot Harley, van grasmaaier tot shovel, van Jeep tot 6 tons legertruck en van Trabant tot Bentley.

Maar dan ga je in Engeland een Alvis uit 1924 kopen en dan valt je rijkunst tijdens de proefrit behoorlijk tegen. De positionering van het gaspedaal tussen rem en koppeling vraagt om attentie. Het feit dat je dubbel moet koppelen was verwacht maar niet dat je vóór het opschakelen het pedaal 2x helemaal moet intrappen, maar vóór het terugschakelen 2x tot de helft; dat was nieuw. Bij deze Alvis en bij meer auto's uit die tijd is de versnellingsbak niet direct achter de motor gebouwd maar verder naar achter. Tussen de koppeling en de versnellingsbak zit een tussenas waarop een kleine rem is gebouwd. Deze rem wordt bediend door het koppelingspedaal helemaal in te drukken. Het remmetje remt dan de versnellingsbak af, wat bij het opschakelen prima werkt. Bij het terugschakelen geef je tussengas om de bak voor te bereiden op het hogere toerental van de lagere versnelling.

Erste Erfahrungen mit meinem Alvis 12/50 SC Tourer 1924.

Vielleicht habe ich mich ein wenig überschätzt. Mein ganzes Leben lang bin ich alle Arten von Fahrzeugen ohne Probleme gefahren: vom Moped bis zur Harley, vom Rasenmäher bis zum Radlader, vom Jeep bis zum 6-Tonnen-Armee-LKW und vom Trabant bis zum Bentley.

Aber dann geht man hin und kauft sich in England einen Alvis von 1924, und bei der Probefahrt sind die Fahrkünste ziemlich enttäuschend. Die Positionierung des Gaspedals zwischen Bremse und Kupplung erfordert Aufmerksamkeit. Dass man doppelt koppeln musste, war zu erwarten, aber nicht, dass man das Pedal zweimal ganz durchdrücken musste, bevor man hochschaltet, sondern dass man es zweimal bis zur Hälfte durchdrücken musste, bevor man runterschaltet; das war neu. In diesem Alvis und weiteren Autos aus dieser Zeit ist das Getriebe nicht direkt hinter dem Motor, sondern weiter hinten eingebaut. Zwischen der Kupplung und dem Getriebe befindet sich eine Zwischenwelle, auf der eine kleine Bremse montiert ist. Diese Bremse wird betätigt, indem das Kupplungspedal ganz durchgedrückt wird.



Door de koppeling slechts voor de helft in te drukken activeer je het remmetje niet en is probleemloos schakelen mogelijk. Hoewel ik de theorie wel kende, bleek de praktijk lastig. Als je dan tijdens de proefrit ook nog een keer op de rem trapt waar je het gaspedaal bedoelt, lijdt dat niet echt tot gevoelens van euforie. Natuurlijk moet het volgens de verkopende partij gewoon even wennen: het ligt zeker niet aan de auto, iedereen kan er mee rijden, zelfs vrouwen (!). In de gedachte dat de verkoper waarschijnlijk wel gelijk had en dat ik misschien minder handig ben dan vroeger, heb ik de auto gekocht en op de trailer meegenomen. Thuis oefenen gaf wel verbetering, maar soms lukte terugschakelen niet zonder luid gekraak van de bak.

In 2016 was de jaarlijkse Elfsteden Oldtimer Rally, een tocht van ca 220 km de eerste grote uitdaging voor mij en de Alvis. Met een prachtig weertje en volop zon, verliep de tocht voorspoedig tot in Kimswerd, tussen Harlingen en Bolsward, toen de motor geen vermogen meer leverde en we op de helling naar de brug bleven staan. De ANWB wegenwachter die in klassiek uniform en met klassiek materieel ondersteuning verleende had de verstopte

Die Bremse bremsst dann das Getriebe, was beim Hochschalten gut funktioniert. Beim Herunterschalten gibt der Fahrer Gas, um das Getriebe auf die höhere Drehzahl des niedrigeren Gangs vorzubereiten. Wenn Sie die Kupplung nur halb durchtreten, aktivieren Sie die kleine Bremse nicht und das Schalten ist kein Problem. Obwohl ich die Theorie kannte, erwies sich die Praxis als schwierig. Wenn man bei der Probefahrt auf die Bremse tritt, wo man das Gaspedal wähnt, führt das nicht gerade zu euphorischen Gefühlen. Natürlich ist es laut Verkäufer gewöhnungsbedürftig: Es liegt sicher nicht am Auto, jeder kann es fahren, auch Frauen (!). Da ich dachte, dass der Verkäufer wahrscheinlich Recht hatte und ich vielleicht nicht mehr so geschickt bin wie früher, kaufte ich das Auto und transportierte es auf dem Anhänger nach Friesland. Das Üben zu Hause brachte zwar Besserung, aber manchmal funktionierte das Herunterschalten nicht ohne ein lautes Krachen des Getriebes.

2016 war die jährliche Elfsteden Oldtimer Rallye, eine Fahrt von ca 220 km, die erste große Herausforderung



sproeier snel weer schoon en wij konden zonder verdere problemen de tocht voltooien. Voor mij als bestuurder was het hard werken: het schakelen bleef lastig, sturen ging vrij zwaar en de beperkte remcapaciteit dwong tot defensief rijden.

in 2017 zijn we opnieuw gestart in de elfstedentocht. Met stralend weer bereikten we Leeuwarden waar we even koffie zijn gaan drinken. Door het wachten voor de stoplichten in de stad en de wachtrij voor de stempelpost was de motor erg warm geworden.

Ook de benzine in de onder de motor-kap gemonteerde tank was behoorlijk opgewarmd. Starten lukte met veel moeite. Onderweg naar Dokkum hadden we de wind in de rug. Dit betekent dat de radiator in een systeem zonder waterpomp en zonder fan nauwelijks z'n warmte kwijt kan. Op een rotonde in het begin van Dokkum sloeg de motor af. Slechts met grote moeite kreeg ik de zaak weer aan het draaien. Omdat het nog vroeg was konden we verwachten dat de buitentemperatuur die dag nog verder op zou lopen en wij hadden nog 140 km voor de boeg. Gezamenlijk hebben we toen besloten om de auto te sparen en de tocht af te breken.

Na de montage van een elektrische fan hebben we in 2018 en 2019 de tocht zonder problemen gereden. Wat bleef was het moeizame schakelen, het zware sturen en de slechte remmen.

Tijdens verschillende clubbijeenkomsten heb ik met meerdere leden gesproken over mijn onzekerheid over mijn stuurmanskunst en de reële verwachtingen betreffende de mogelijkheden en de beperkingen van een auto uit 1924. Van verschillende kanten kreeg ik het advies om eens met Ab van Egmond te gaan praten. Die kans kreeg ik bij de voorbereidingen voor de tentoonstelling



für mich und den Alvis. Bei schönem Wetter und viel Sonnenschein verlief die Fahrt reibungslos bis Kimsward, zwischen Harlingen und Bolsward, als dem Motor die Kraft ausging und wir auf der Rampe zur Brücke feststeckten. Die ANWB-Straßenhilfe in klassischer Uniform und Ausrüstung reinigte schnell die verstopfte Düse und wir konnten die Fahrt ohne weitere Probleme beenden. Für mich als Fahrer war es harte Arbeit: Das Schalten blieb schwierig, die Lenkung war recht schwergängig und das begrenzte Bremsvermögen zwang zu defensiver Fahrweise.

2017 sind wir wieder bei der Elfsteden Tour gestartet. Bei herrlichem Wetter erreichten wir Leeuwarden, wo wir uns einen Kaffee gönnten. Durch das Warten an den Ampeln in der Stadt und die Schlange vor der Stempelstelle war der Motor sehr heiß geworden. Auch der Kraftstoff im Tank unter der Motorhaube hatte sich stark erwärmt. Das Starten des Motors war sehr schwierig. Auf dem Weg nach Dokkum hatten wir den Wind im Rücken. Das bedeutet, dass der Kühler in einem System ohne Wasserpumpe und ohne Lüfter seine Wärme kaum verlieren kann. In einem Kreisverkehr am Anfang von Dokkum wurde der Motor abgewürgt. Nur mit großer



in het Louwman Museum. Ab bleek bereid om de auto na afloop van de tentoonstelling op te halen, te testen en waar nodig te herstellen en te verbeteren. Bovendien kon hij de auto een jaarlijkse beurt geven. Voorafgaand aan de repatriëring naar Friesland konden we dan samen een proefrit maken.

Dit bleek een gouden greep. Ab ontdekte dat de koppeling tot op de draad versleten was, dat er een fusee-pen aan vervanging toe was evenals een wiellager. Verder kregen de remmen nieuwe voeringen. Gelukkig kon Red Triangle de nodige vervangende delen leveren.

Na een seintje dat de auto weer rijklaar was, zijn Ine en ik de auto bij Ab en Yvonne in Zwanenburg gaan ophalen. Het was inmiddels corona-tijd dus de ontvangst was met gepaste afstand maar wel heel hartelijk en met goede koffie. Ab heeft ons zijn indrukwekkende collectie auto's laten zien en vervolgens zijn we samen een proefrit gaan maken. Het eerste deel demonstreerde Ab soepeltjes hoe je zo'n oude auto kunt rijden. Vervolgens heb ik de auto terug gereden. Wat was dat een verademing voor mij om te constateren hoeveel plezieriger de auto koppelde en schakelde. Mede door de wat hogere bandenspanning maar ook door de nieuwe fusee-pen en het vervangen wiellager stuurde de auto strakker en lichter; de nieuwe remvoeringen maakten de auto aanmerkelijk beter beheersbaar. Ik was erg blij met de verbeteringen die Ab heeft aangebracht; dit heeft het rijden met onze oudste Alvis aanzienlijk plezieriger gemaakt. Hulde aan Ab van Egmond!

Vervolgens werden vanwege corona bijna alle evenementen in de regio afgelast. Ook de deelname aan de Alvis tentoonstelling in Bad Homburg ging niet door. Uiteindelijk is de auto relatief vroeg in het jaar weer op de assteunen gezet om te overwinteren. Gelukkig hebben we in de zomer wel met onze TD21 DHC kunnen rijden.



Mühe bekam ich den Motor wieder zum Laufen. Da es noch früh war, konnten wir davon ausgehen, dass die Außentemperatur an diesem Tag noch weiter steigen würde, und wir hatten noch 140 km vor uns. Gemeinsam beschlossen wir, das Auto zu schonen und die Reise abubrechen.

Nach dem Einbau eines elektrischen Lüfters haben wir die Fahrt 2018 und 2019 ohne Probleme absolviert. Was blieb, war das schwierige Schalten, die schwere Lenkung und die schlechten Bremsen.

Bei mehreren Clubtreffen sprach ich mit mehreren Mitgliedern über meine Unsicherheit über meine Lenkfähigkeiten und die realen Erwartungen bezüglich der Fähigkeiten und Grenzen eines 1924er Autos. Von mehreren Seiten bekam ich den Rat, mit Ab van Egmond zu sprechen. Diese Gelegenheit wurde mir während der Vorbereitungen für die Ausstellung im Louwman Museum gegeben. Ab war bereit, das Auto nach der Ausstellung abzuholen, es zu testen und es zu reparieren und zu verbessern, wo es nötig war. Außerdem konnte er das Auto einem jährlichen Service unterziehen. Vor der Rückführung des Autos nach Friesland konnten wir dann gemeinsam eine Probefahrt machen. Dies erwies sich als goldener Schachzug. Ab entdeckte, dass die Kupplung bis auf die Knochen verschlissen war, dass ein Achsschenkelbolzen ausgetauscht werden musste und auch ein Radlager. Auch die Bremsen benötigten neue Beläge. Glücklicherweise war Red Triangle in der Lage, die notwendigen Ersatzteile zu liefern.

Nach dem Signal, dass das Auto fahrbereit war, fuhren Ine und ich los, um das Auto von Ab und Yvonne in Zwanenburg abzuholen.

In der Zwischenzeit war es Corona-Zeit, so dass der Empfang mit entsprechenden Abstand war, aber sehr herzlich und mit gutem Kaffee. Ab zeigte uns seine beeindruckende Sammlung von Autos und dann machten wir gemeinsam eine Probefahrt.

Ab hat mir erstmals vorgeführt wie man so ein altes Auto reibungslos fährt. Dann fuhr ich das Auto zurück. Es war für mich eine Erleichterung zu sehen, wie viel angenehmer das Auto kuppelte und schaltete. Zum Teil wegen des etwas höheren Reifendrucks, aber auch wegen der neuen Achsschenkelbolzen und der ausgetauschten Radlager lenkte der Wagen straffer und leichter; die neuen Bremsbeläge machten den Wagen deutlich handlicher. Ich war sehr zufrieden mit den Verbesserungen, die Ab gemacht hat; es hat das Fahren unseres ältesten Alvis viel angenehmer gemacht. Alle Anerkennung an Ab van Egmond!

Dann wurden aufgrund der Corona fast alle Veranstaltungen in der Region abgesagt. Auch die Teilnahme an der Alvis-Ausstellung in Bad Homburg wurde abgesagt. Schließlich, relativ früh im Jahr, wurde das Auto wieder auf die Achsständer gestellt, um es zu überwinteren. Glücklicherweise konnten wir im Sommer mit unserem TD21 DHC fahren.



Graber 2 - Het tweede en laatste deel van het verhaal over de meesterwerken van Hermann Graber met het verslag van Lady Jeen, de...

Alvis TC 108 G(raber) 1957 van Peter en Irene Cappon.

Tekst: Rob Strating - Foto's: Rob Strating en Niels d'Hooge

De Alvis ontdekt

Om het verhaal compleet te maken heb ik niet alleen Peter Cappon geïnterviewd, maar ook Peter Snoodijk die de restauratie heeft uitgevoerd.

Peter en Irene rijden al jaren met een MGA. De liefde voor auto's is Peter met de paplepel ingegeven door o.a. zijn vader. "Ik ben met auto's groot gebracht," vertelde hij me.

Ik zag de Alvis van Peter en Irene voor het eerst op het laatste Oldtimerfestival in Axel in 2019 en heb Peter onmiddellijk gecompimenteerd met de mooie blauwe TG 108 G. Toen rijpte bij mij al het idee om eens over deze beauty te schrijven, hetgeen na het bezoek aan het Pantheon nu ook is gebeurd.

Vervolgens heb ik een afspraak met Peter en Irene gemaakt voor een interview. Ik laat Peter aan het woord: "Ik was op zoek naar een andere oldtimer naast mijn MG. In de zomer van 2016 ontdekte ik hem, samen met Peter Snoodijk bij de Oldtimerfarm in Aalter.



Bij Oldtimer Farm in Aalter, Let op de achterlichten

Ik viel meteen voor de grandeur van de Alvis. De originele Engelse kentekenplaten zaten er nog op - TLL 394 - , maar we zagen meteen dat hij compleet fout gerestaureerd was." Terwijl Peter me de allereerste foto's laat zien, vertelt hij verder: "Hij had de achterlichten van een Rover P5, met behulp van heel veel plamuur. Het achterscherm was wel tot 3 centimeter opgedikt, die lichten klopten echter absoluut niet, want origineel moeten dat kleinere zijn van een P4.

Gelukkig zat het originele plaatwerk er nog onder, dus dat viel nog niet tegen. Wel moesten we de grote gatendichtlassen om de kleine units te monteren.

Dat was nog maar het begin, want het interieur deugde ook niet. Er waren wel foto's en documentatie van de restauratie van de motor en die bleek inderdaad in orde te zijn.

Ik besloot hem in overleg met Peter Snoodijk te kopen met de zekerheid dat hij hem zou gaan restaureren."

Licentie

De Alvis TC 108 G werd tussen 1956 en 1958 geproduceerd. Graber had al indruk

gemaakt met de TC 21 die men veel mooier vond dan het standaard aanbod gebouwd door Mulliners in Birmingham. Die carrossier gaf echter de voorkeur aan Standard Triumph en Alvis had een beetje het nakijken.

De Drophead Coupés kwamen van Tickford, maar die fabriek was in 1955 weer gekocht door David Brown die Aston Martin en Lagonda de prioriteit gaf boven Alvis. Daarom werd besloten om de Graber-ontwerpen te kiezen voor een nieuw model en de rechten werden gekocht, wat resulteerde in de TC 108 G.

Graber heeft er zelf in Wichtrach 24 van geproduceerd. Deze 24 hebben allemaal iets andere details, want Hermann Graber gaf er absoluut de voorkeur aan zijn originele ontwerpen uitsluitend in Wichtrach te bouwen.

Een contract voor de bouw van de TC 108 G werd getekend door busbouwer Willowbrook in Leicestershire.

Hij werd uitsluitend geleverd als tweedeurs vierpersoons Saloon. Graber leverde de houten mallen, zodat de carrosserie er omheen kon worden geklopt. Willowbrook heeft er slechts 16 gemaakt, maar ze bleken te duur, zodat de deal werd beëindigd en men de voorkeur gaf aan Park Ward die de opvolger, de TD is gaan stansen.

Voor de goede orde: alle Graber carrosserieën die in Engeland zijn geproduceerd dragen wel op het voorscherm de chromen handtekening van Hermann Graber.

De Alvis van Peter en Irene is er dus een van de 16 uit de fabriek van Willowbrook.

Peter: "De eerste eigenaar, Mr. Schulman, zag hem in 1956 op de London Motor Show en kocht hem voor zijn vrouw. Al vlug bleek dat er van alles aan mankeerde, vooral het elektrisch gedeelte was een hoofdpijndossier. Na vier jaar deed hij hem van de hand. De laatste eigenaar was een meneer Oakman. Zijn kinderen hebben de Alvis dus matig laten restaureren.

De restauratie

"Daarvoor moest hij helemaal uit elkaar," gaat Peter enthousiast verder. "ik ben niet zo'n technet, maar carrosseriedelen schuren kon ik wel, met veel dank aan Peter Snoodijk en een goede vriendenploeg die ons op zaterdag met vereende krachten hielpen bij het weer opbouwen en mij van waardevolle adviezen voorzagen."

Kilo's plamuur afgeschuurd



Nog meer schuurwerk



Peter Snoodijk

Peter Snoodijk is directeur/eigenaar van een autobedrijf Bosch Car Service en van Snoodijk Classics in het industriepark Drie Schouwen Zuid in Axel. Ik ken hem al lang, want samen met hem zit ik in een commissie die de auto's op het Oldtimerfestival beoordeelt.

Hij vertelt: "Wat een ander niet kan, is voor mij een uitdaging. Deze Alvis is een unieke en elegante wagen en natuurlijk hebben we de afweging gemaakt of we hem konden restaureren, maar we kunnen nu zeggen dat we geslaagd zijn in de opzet."

Om gewicht te besparen gebruikte Graber aluminium bij de motorkap, het dak en het kofferdeksel.

Wat de restauratie betreft vertelde Peter Snoodijk me bijvoorbeeld dat aluminium en staal verschillend uitzetten, waardoor er op de lassen scheurtjes ontstaan, hetgeen echter logisch en bovendien origineel is.

Peter Snoodijk: "Graber paste ook veel hout toe en daarvoor moesten we platkopschroeven hebben. Je kunt natuurlijk geen kruiskopschroeven gebruiken, dat is niet origineel. Stad en land hebben we afgezocht naar die koperen houtschroeven die we uiteindelijk bij een timmerman vonden, die ook weer mooie verhalen vertelde. We hebben ontzettend veel tijd gestoken in het monteren van de voor - en de achterraut. Die laatste bestaat uit drie delen en doordat de kit te snel droogde, zakte hij en





Let op de lak die er af valt en de fake hoedenplank met luidsprekers



Verstevingen deurophanging



Opladen voor de spuitser



Bij de spuitser



De zittingen worden van binnen vernieuwd



waren we bang dat hij zou breken. We hebben hem weer gedemonteerd en er blokjes onder geplaatst. Ook het afhangen van de grote portieren was een hele klus. Onderdelen bestelden we bij Red Angle, een Alvis specialist, maar ik heb verschillende onderdelen zelf moeten maken, omdat die niet meer te krijgen waren, zoals bijvoorbeeld een aluminium plaat achter de voorbumper. Graber paste sinds de TC21 een kunststof dashboard toe, in de kleur van de auto gespoten, ook in deze Alvis. Dat was gescheurd en moest ook gerestaureerd worden. Op beurzen die ik regelmatig bezoek, vond ik ook onderdelen, zoals het typeplaatje en in Parijs vond ik zelfs een schaalmodel!

Nadat hij helemaal gerestaureerd was, is hij bij De Feijter Autoschade hier om de hoek van de mooie blauwe kleur voorzien.”

Technische gegevens

Motor: 2993 cc zescilinder in lijn, 116 pk,
2 SU carburateurs
Boring x slag = 84 x 90 mm
Vier versnellingen, waarvan 2, 3 en 4 gesynchroniseerd zijn.
L x b x h = 4,80 x 1,68 x 1,59 meter
Wielbasis: 2,83 meter



Het stuurwiel met de chromen spaken komen we alleen in Engelse auto's tegen. De naaf is gefixeerd en bovenop zit de schakelaar voor de richtingaanwijzers.

Het is al fris op 20 oktober en ze is nog koud. Met twee mannen aan de teugels moet ze het vanzelfsprekend warm krijgen en dat klopt. Op de smalle wegen richting Zuiddorpe en de Belgische grens komt ze op temperatuur en gaat de zespitter bijna zingen.

Wat een comfortabele automobiel is die Alvis toch!

Tussen 20 december en 2 februari afgelopen jaar werd er in het Louwmanmuseum in Den Haag een speciale tentoonstelling georganiseerd ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van Alvis. Jammer genoeg heb ik die tentoonstelling gemist, maar die van het Pantheon in Basel maakte natuurlijk alles weer goed.

Proefrit met Lady Jeen

Peter Cappon nodigt me uit voor een proefrit met de TC 108 G. Hij noemt haar liefkozend Lady Jeen met een vette knipoog naar zijn vrouw Irene en voorziet elke zin over haar met het persoonlijk voornaamwoord zij...

De Alvis staat gezusterlijk naast de MGA in de garage onder zijn huis. Ik merk dat ik na het bezoek aan de Graber-tentoonstelling in Basel weer anders naar de auto kijk dan vorig jaar. Het eenvoudige, maar zo indrukwekkend lijnenspel intrigeert.

Daar is de statige grille met de rode Alvistriangle, de typische 'Graberblik' in haar ogen met op de motorkap de eagle, een van de vier Alvis-mascottes. Deze uitvoering heeft helaas geen mistlampen die Hermann Graber zo mooi kon integreren in de neus.

Kijk eens naar de prachtige draadspaakwielen met de centrale wielmoer...

De bijzondere, in drieën gedeelte achterruit, waarvan ik nu het restauratieverhaal ken, onderscheidt haar sowieso van andere Saloons. De chromen draaigreep om de koffer te openen is zo typisch voor deze Alvis.

Inderdaad: de achterlichten van de Rover P4 zijn weer terug. Peter heeft schitterende donkerblauwe luxe kentekenplaten laten monteren, een absolute must voor zo'n beauty!

Als hij haar hart tot leven wekt, klinkt dat als muziek in mijn oren: wat een geweldige donkerbruine grom produceert die zespitter in lijn. Ik neem plaats links van Peter, want Lady Jeen is rechtsgestuurd. Het gladde kunststof dashboard is voor die tijd écht uniek. De stoelen zitten prima, maar ook zo ongelooflijk Brits. De snelheidsmeter met de mijlenteller draait met de klok mee, de toerenteller juist tegendraads, heel apart.



Het is aan mensen zoals Peter Cappon en Peter Snoodijk te danken dat dit automobiele culturele erfgoed in stand wordt gehouden en dat de meesterwerken van Hermann Graber ons bij diverse oldtimerritten blijven bekoren!

Lady Jeen, hope I seeyouagain...



Let op de juiste achterlichten

WESTERN 2761.

OAKWOOD COURT,
KENSINGTON,
W.14.
1st March, 1958.

The Managing Director,
ALVIS Limited,
Holyhead Road,
Coventry.

Dear Sir,

Re ALVIS -TLL-394, chassis/engine No.25.925

At the 1956 Motor Show my husband and I saw the ALVIS with the Graber Body, and after a trial run my husband bought me the above car which was delivered to me early in January 1957, and I have since done some 9000 miles in her.-

Fundamentally it is a nice and good car, but some of the trimmings are shocking, and some of the workmanship is a disgrace. Right from the start the rear shockabsorbers did not work; the body bumped against the back axle, and I had to take the car into your Finchley service station several times before this fault was put right. The windscreenwipers kept falling off, and this too required several visits to your service station before your people could fix them. Then one day I had to use the spare wheel, I managed to lower the tray with the spare wheel, but I could not put it back again; eventually your service station discovered that the guides were faulty and the catches would not grip.-

And finally last Sunday when I went to start the car I found the battery quite flat. After having had the battery re-charged the car still failed to start, so I called in Brooklands Motors who took the car into Bond Street. I have now got it back after having had it re-wired, and I send you herewith some of the wires which Brooklands Motors took out of my car, saying it was a miracle the car had not gone up in smoke long ago because of such faulty wiring. The enclosed wires speak for themselves; the material and the workmanship in wiring the car make me think. - The car is only just over a year old, she has done less than 10,000 miles; I alone have driven her, and only your Finchley service station/Brooklands Motors have ever attended to the car.-

The ALVIS is nice looking, and many people admire her

WESTERN 2761.

PAGE II

OAKWOOD COURT,
KENSINGTON,
W.14.

and ask me how I like her. She is a very nice motor car, but it is a pity she is fitted with such poor quality electrical equipment and that some of the workmanship leaves so much to be desired.- Why, even after twice being repaired by your people the rain still comes in above the windscreen.-

Re the wiring - the most recent and most serious complaint - did the repairs to Brooklands, Bond Street, your London Agents, who discuss with them whether the present state of the wiring is safe and reliable, or whether you should have the car up to Coventry for a thorough inspection.

Yours faithfully

(Mrs. M. S. Schulman)

M. S. Schulman



Een jongensboek, reist u mee naar de Alvis...?

Het avontuur begint medio oktober 2020 op een druilerige zaterdagmiddag. Mijn naam is Floris Diederiks en ben woonachtig in Dronten in Flevoland. Sinds 2012 ben ik ondernemer, ik ben letterlijk mijn onderneming gestart uit de kofferbak van mijn auto. Nu wordt het tijd, om na 10 jaar werken, 12 medewerkers verder en een geslaagde nieuwbouw voor het bedrijf om ook eens aan mijzelf te denken. Daarom start ik met een zoektocht, een zoektocht die u wellicht bekend voor komt, ik heb een passie voor auto's. Maar het bezitten van een klassieker dat is toch een geweldige droom!

Op die druilerige zaterdagmiddag start ik mijn auto en rij ongeveer 1 uur naar de Gallery in Brummen. In de laatste 5 minuten voor ik aankom in Brummen, duikt er een fonkelnieuwe rode Ferrari in mijn binnenspiegel op. De auto blijft in mijn spiegel tot aan de voordeur van de Gallery in Brummen. Beide stappen wij tegelijk uit de auto. Uit de Ferrari stapt een oudere man. We wisselen een kort woord en stappen samen de showroom binnen.

Op de bovenste verdieping staat een AlvisTourer Special uit 1933. Wat een prachtig model en ik bekijk de auto aan alle kanten. Ik vraag aan Nico Aaldering zelf wat de historie is van de auto, die geeft aan dat de auto van de Franse autojournalist Jacques Potherat is geweest. Inmiddels zitten wij aan de koffie en bekijken wij de documenten van de auto. Dan opens komt die meneer van de Ferrari er weer tussendoor. "Zeg, ik heb even een vraagje"... "Weet u eigenlijk wie ik ben", wordt er gevraagd door Ferrari man aan Aaldering. Die kijkt enigszins verbaasd, "uh nee" is het antwoord. Dan zet de Ferrari man plots 2 potten met haargel op tafel. Ik moet echt lachen, wat is dit? en waar tovert deze man ze vandaan? Alsof je dagelijks met 2 potten haargel op pad gaat. "Ik ben meneer Keune, u weet wel van die haar producten die u bij alle kapperszaken kunt kopen. Ik ben 91 jaar en werk nog op kantoor en rij Ferrari zoals u kunt zien". Ik kan mijn lach niet inhouden, die druilerige zaterdagmiddag wordt ineens toch amusant. Na de koffie worden er wat kopieën gemaakt van het dossier van de Alvis, zodat ik er nog eens rustig naar kan kijken.

Dat rustig kijken heb ik geleerd om dat met auto's te doen. In datzelfde jaar, om precies te zijn 1 april 2020 kom ik thuis. Op de voorkant van de Telegraaf website staat de gepantserde Cadillac van FreddyHeineken. 4000 kg. zwaar, kogelwerend glas, zuurstof tanks in de kofferbak. Dat lijkt mij wel wat, niet dat ik zoveel te vrezen heb voor mijn veiligheid, maar als ondernemer ben ik erg onder de

Ein Buch für Jungs, Möchten Sie mit mir zu meinem Alvis reisen...?

Das Abenteuer beginnt Mitte Oktober 2020 an einem nieseligen Samstagnachmittag. Mein Name ist Floris Diederiks und ich wohne in Dronten in Flevoland. Seit 2012 bin ich Unternehmer, ich habe mein Unternehmen buchstäblich aus dem Kofferraum meines Autos heraus gegründet. Jetzt ist es an der Zeit, nach 10 Jahren Arbeit, 12 weiteren Mitarbeitern und einem erfolgreichen Neubau der Firma auch an mich selbst zu denken. Deshalb beginne ich mit einer Suche, einer Suche, die Euch vielleicht bekannt vorkommt, ich habe eine Leidenschaft für Autos. Aber der Besitz eines Oldtimers ist mein großer Traum!

An diesem nieseligen Samstagnachmittag starte ich mein Auto und fahre zur Galerie in Brummen, eine Reise von ungefähr eine Stunde. In den letzten 5 Minuten vor meiner Ankunft in Brummen erscheint in meinem Rückspiegel ein nagelneuer roter Ferrari. Das Auto bleibt bis zur Eingangstür der Galerie in Brummen in meinem Spiegel. Wir steigen beide gleichzeitig aus. Ein älterer Herr steigt aus dem Ferrari aus. Wir wechseln ein kurzes Wort und betreten gemeinsam den Ausstellungsraum.

In der obersten Etage steht ein 1933er Alvis Tourer Special. Was für ein schönes Modell und ich betrachte das Auto von allen Seiten. Ich frage Nico Aaldering nach der Geschichte des Autos und er erzählt mir, dass es dem französischen Automobiljournalisten Jacques Potherat gehörte. In der Zwischenzeit trinken wir Kaffee und schauen uns die Dokumente des Autos an. Dann mischt sich plötzlich wieder der Herr vom Ferrari ein. Sagen Sie, ich habe eine Frage " ... „Wissen Sie, wer ich bin?“ , fragt der Ferrari-Mann Aaldering. Er schaut ein wenig überrascht, „äh nein“ ist die Antwort. Dann stellt der Ferrari-Mann plötzlich zwei Tiegel mit Haargel auf den Tisch. Ich muss wirklich lachen, was ist das und woher hat der Mann die? Als ob man jeden Tag mit 2 Gläsern Haargel rausgehen würden. Ich bin Herr Keune, Sie kennen doch bestimmt diese Haarprodukte, die man in allen Friseurläden kaufen kann. Ich bin 91 Jahre alt und arbeite immer noch im Büro und fahre einen Ferrari, wie Sie sehen können“. Ich kann mein Lachen nicht unterdrücken, dieser nieselige Samstagnachmittag wird plötzlich doch amüsant. Nach dem Kaffee werden einige Kopien von der Datei des Alvis gemacht, damit ich sie mir noch einmal in Ruhe anschauen kann.

Man sollte ein guter Detektiv sein beim Auto Kauf, das habe ich bereits gelernt. Im selben Jahr, genauer gesagt am 1. April 2020, Lese ich auf der Homepage der Telegraaf-Website das der gepanzerte Cadillac von Freddy



indruk van wat Heineken heeft weten te bereiken in een mensenleven. De online veiling is al gestart, ik bedenk mij geen moment, "deze auto moet ik hebben". Ik maak een account aan op de website, en het bieden is begonnen. Ik heb dit nog nooit eerder gedaan, bieden, laat staan aan een online veiling meedoen, maar goed, vol zelfvertrouwen en overtuiging volg ik iedere minuut van de veiling. De bedragen lopen op, gedurende de avond. Ik word er toch een beetje onrustig van, maar ik doe nog steeds mee. Ik spreek met mijzelf af dat ik nog een laatste poging doe, de teller van de veiling loopt terug en op het aller laatste moment plaats ik de bieding. Het duurt enkele seconden, en dan staat er ineens in het scherm "u heeft het hoogste bod". Ik spring als een blij kind door de woonkamer! De volgende dag staat groot in de krant dat de auto van Heineken is verkocht. Men is op zoek naar de koper, maar dat houden wij graag geheim... Dan komt ineens een belletje van de veilingmeester, "wij hebben een bericht ontvangen dat dit niet de auto van Heineken zou zijn, maar wij kunnen niet inschatten of die informatie klopt". Inmiddels krijgt de media er ook lucht van, dus vertel ik de veilingmeester dat ik op een zoektocht ga naar de waarheid omtrent de auto, alvorens ik de betaling uitvoer.

Ik raadpleeg Sotheby's in Parijs waar auto van Heineken ooit is geveild, de voorgaande eigenaar die reeds in de media is geweest met de Cadillac, de importeur van Cadillac, het Autotron in Rosmalen en als laatste Peter R. De Vries. Die heeft immers een boek geschreven over de ontvoering van Heineken, wellicht heeft hij enkele foto's van de auto. Uiteindelijk kom ik in contact met voormalig lijfwacht van Heineken, de uitkomst is nogal wisselend. Van "dit is de auto", tot "wij gaan het voor u uitzoeken" aldus meneer de Vries. Uiteindelijk komt het verlossende woord van de voormalig directeur van het beveiligingsbedrijf van Heineken. "Ik heb die auto verkocht in opdracht van Freddy Heineken aan Rusland". Er is nu duidelijkheid, en de veiling trekt de auto terug, kortom ik

Heineken zu verkauf wird angeboten, 4000 Kilo schwer, kugelsicheres Glas, Sauerstofftanks im Kofferraum. Das gefällt mir, nicht dass ich so sehr um meine Sicherheit fürchten müsste, aber als Unternehmer bin ich sehr beeindruckt von dem, was Heineken in sein Leben zustande gebracht hat. Die Online-Auktion hat bereits begonnen, ich überlege nicht lange: „Ich muss dieses Auto haben“. Ich erstelle ein Konto auf der Website, und das Bieten hat begonnen. Ich habe das noch nie gemacht, bieten, geschweige denn an einer Online-Auktion teilnehmen, aber gut, voller Vertrauen und Überzeugung verfolge ich jede Minute der Auktion. Der Preis steigt im Laufe des Abend. Es macht mich ein wenig unruhig, aber ich bin noch immer dabei. Ich vereinbare mit mir selbst, dass ich einen letzten Versuch starten werde, der Zähler der Auktion läuft zurück und im allerletzten Moment gebe ich mein Gebot ab. Es dauert ein paar Sekunden, und dann steht plötzlich auf dem Bildschirm: „Sie haben das höchste Gebot“. Ich hüpfte durch das Wohnzimmer wie ein glückliches Kind! Am nächsten Tag berichtet die Zeitung, dass Heinekens Auto verkauft worden ist. Sie suchen den Käufer, aber das bleibt mein Geheimnis... Dann kommt plötzlich ein Anruf vom Auktionshaus: „Wir haben eine Nachricht erhalten, dass dies nicht das Auto von Heineken ist, aber wir können nicht beurteilen, ob diese Information richtig ist“. In der Zwischenzeit bekommen auch die Medien Wind davon, also sage ich dem Auktionator, dass ich nach der Wahrheit über das Auto suchen werde, bevor ich die Zahlung leiste.

Ich konsultiere Sotheby's in Paris, wo einst die Autos von Heineken versteigert wurden, den Vorbesitzer, der mit diesem Cadillac schon in den Medien war, den Importeur von Cadillac, das Autotron in Rosmalen und schließlich Peter R. De Vries. Er hat ein Buch über die Entführung von Heineken geschrieben, vielleicht hat er ein paar Bilder von dem Auto. Schließlich nehme ich Kontakt mit dem ehemaligen Bodyguard von Heineken auf, das Ergebnis



doe even voorzichtig alvorens ik de Alvis koop. Uiteindelijk besluit ik begin 2021 op aanbeveling eens te gaan kijken bij Carrosso in Oldemarkt. Carrosso heeft een mooie collectie aan auto's staan. Maar toch, het merk Alvis dat heeft mijn hart ook gestolen. In de showroom staat een Daimler DB18 Sport Barker uit 1951 die eigendom is geweest van Prins Pierre van Monaco. Na een paar dagen rust, besluit ik de auto te kopen. Hier wil ik de zomer mee doorbrengen.

Enkele weken later zit ik op de bank te kijken op een website van klassieke auto's, het karakter van de modellen weet mij te raken. En dan op eens stuit ik op een Alvis-Firefly uit 1934, een prachtig groen exemplaar. Maar ja, ik heb net een Daimler gekocht waar ik tot op de dag van vandaag blij mee ben. Maar het blijft maar in mijn hoofd rondgaan, maar de auto staat in Noord-Frankrijk. Dat is een rit van minimaal 4,5 uur en inmiddels is Corona er met z'n volle beperkingen om te reizen. Dan moet ik toch zakelijk ineens in België zijn, ik besluit de stoute schoenen aan te trekken en toch te gaan kijken. Stiekem ga ik de grens tussen België en Frankrijk over, er wordt volop gecontroleerd. Uiteindelijk kom ik in klein Frans dorpje aan, de auto staat, ongelofelijk maar waar, in de woonkamer van de eigenaar. Gelukkig spreekt de eigenaar uitstekend Engels en vertelt mij dat hij in een orkest in Parijs en Londen werkt en vanwege Corona geen inkomsten meer heeft.

ist eher gemischt. Von „das ist das Auto“, bis „wir werden es für Sie herausfinden“, so Herr de Vries. Am Ende gibt der ehemalige Leiter der Sicherheitsfirma von Heineken die Antwort. „Ich habe das Auto im Auftrag von Freddy Heineken nach Russland verkauft“. Jetzt herrscht Klarheit, und das Auktionshaus zieht das Auto zurück, also werde ich vorsichtig sein, bevor ich den Alvis kaufe.

Anfang 2021 beschließe ich schließlich, mir Carrosso in Oldemarkt anzuschauen. Carrosso hat eine schöne Sammlung von Autos. Aber trotzdem hat die Marke Alvis mein Herz gestohlen. Im Ausstellungsraum steht ein Daimler DB18 Sport Barker aus dem Jahr 1951, der einst Prinz Pierre von Monaco gehörte. Nach alles ein paar Tagen auf mich auf mich einwirken lassen entscheide ich mich, das Auto zu kaufen. Ich möchte den Sommer damit verbringen.

Ein paar Wochen später sitze ich auf der Couch und schaue mir eine Website über Oldtimer an, der still und das Charakter dieser Autos schafft es, mich zu berühren. Und dann stolpere ich plötzlich über einen Alvis Firefly von 1934, ein schönes grünes Exemplar. Aber, Ich habe gerade einen Daimler gekauft, mit dem ich bis heute sehr zufrieden bin. Aber der Alvis geht mir immer wieder durch den Kopf, doch das Auto befindet sich in Nordfrankreich. Das ist eine Fahrt von mindestens

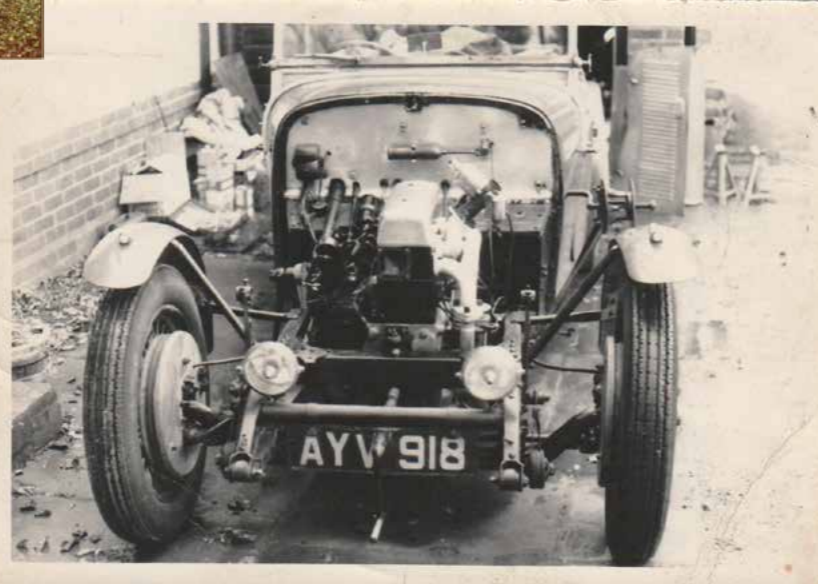




4,5 Stunden und währenddessen ist Corona dar mit seinen vollen Einschränkungen. Dann muss ich plötzlich geschäftlich in Belgien sein, also beschließe ich, den Sprung zu wagen und mir das Auto trotzdem anzusehen. Ich überquere heimlich die Grenze zwischen Belgien und Frankreich, obwohl es viele Kontrollen gibt. Endlich komme ich in einem kleinen französischen Dorf an, das Auto steht, unglaublich aber wahr, im Wohnzimmer des Besitzers. Zum Glück spricht der Besitzer hervorragend Englisch und erzählt mir, dass er in einem Orchester

Je voelt de pijn, ik bemerk dat de auto erg dierbaar is voor de eigenaar. Na een testrit op een kronkelachtige Frans weggetje besluit ik om de auto te kopen. Eerlijkheids-halve moet ik vertellen dat de Alvis Club mij bijstond bij het nagaan van de historie van de auto. Waarvoor dank!

Inmiddels is de auto in Nederland, ik heb de auto met een goede vriend zelf opgehaald uit Frankrijk. Nu ik de auto enkele maanden in bezit heb, weet ik de auto te waarderen om z'n vormgeving en de beleving die deze Alvis heeft. Ik duik verder in de historie van de Alvis en besluit een mail te sturen naar Engeland. Uiteindelijk verwijzen die mij door naar Simon Fisher. Ik stel enkele vragen over de aantallen die er nog zijn van de Firefly Cross and Ellis tourer. Er zijn nog ca. 30 exemplaren die de tand des tijds hebben overleefd en die origineel zijn zoals mijn auto. Simon vraagt mij om de gegevens van de auto te sturen. De volgende morgen ontvang ik een verbaasde e-mail terug. Simon vertelt mij dat de auto zijn bezit was van 1971 tot 1975. Hoe klein kan de wereld zijn, met de wetenschap dat de man nu in Kenia woont. Wat een reis! Ook al is deze met de Alvis voor mij hopelijk nog maar net begonnen.



in Paris und London arbeitet und wegen Corona kein Einkommen hat. Man spürt den Schmerz, ich merke, dass das Auto dem Besitzer sehr am Herzen liegt. Nach einer Probefahrt auf der kurvenreichen französischen Straße entscheide ich mich, das Auto zu kaufen. Um ehrlich zu sein, war der Alvis Club sehr hilfreich bei der Überprüfung der Geschichte des Autos. Vielen Dank dafür!

Mittlerweile ist das Auto in den Niederlanden, ich habe es mit einem guten Freund aus Frankreich abgeholt. Jetzt, wo ich das Auto für ein paar Monate habe, schätze ich das Auto für sein Design und das ambiente das die dieser Alvis hat. Ich vertiefe mich in die Geschichte des Alvis und beschließe, eine E-Mail nach Großbritannien zu schicken. Schließlich verweisen sie mich an Simon Fisher. Ich habe ihm ein paar Fragen gestellt zu den Zahlen der noch verfügbaren Firefly Tourer von Cross und Ellis. Es gibt noch etwa 30 Exemplare, die den Zahn der Zeit überlebt haben und original sind wie mein Auto. Simon bittet mich, ihm die Details des Autos zu schicken. Am nächsten Morgen erhalte ich eine überraschte E-Mail zurück. Simon erzählt mir, dass das Auto von 1971 bis 1975 sein Eigentum war. Wie klein die Welt doch sein kann, wenn man weiß, dass der Mann jetzt in Kenia lebt. Was für eine Reise, auch wenn sie mit dem Alvis hoffentlich gerade erst begonnen hat.

Alvis metamorfose

Hallo allemaal,

Ik hoop dat het met iedereen goed gaat in deze coronatijd. Bij ons is alles oké. Ik wil jullie graag meenemen naar 2020, het jaar dat onze Alvis een metamorfose heeft ondergaan.

Ik zat al een tijdje te denken over een vouwdak voor onze Alvis. Begin 2020 ben ik op het internet gaan zoeken wie dat zou kunnen doen in Nederland. Via Marktplaats kwam ik terecht bij Leo van Valen in Nieuwstadt. Ik had op zijn website gezien en gelezen dat hij ook al eerder een Alvis TD21 van een vouwdak had voorzien. Zodoende kon ik ook op een foto zien dat het ook echt op de Alvis paste en hoe dat er uit ziet. Ik vond het er goed uitzien, dus toen heb ik een mailtje naar Leo gestuurd met de vraag of hij een vouwdak kon plaatsen op onze Alvis. Ik kreeg te horen dat dit wel mogelijk was, dus toen hebben we een afspraak gemaakt voor maart 2020. Maar ja, ... toen kwam corona. De afspraak werd noodgedwongen verplaatst naar juli 2020.

Van uitstel kwam geen afstel. Eindelijk brak de dag aan om naar Nieuwstadt af te reizen. Al vroeg in de ochtend, rond zeven uur, vertrok ik richting het Verre Zuiden omdat Nieuwstadt 3,5 uur rijden was. Eenmaal aangekomen in Nieuwstadt stond Leo al klaar. Nadat ik mij had voorgesteld en de Alvis had binnengereden hebben we de auto drooggemaakt. Ja ja, het was onderweg weer echt Nederlands weer, regen!

Toen zijn we aan de koffie gegaan. Hier heb ik ook de vrouw van Leo ontmoet. Na een half uurtje kletsen, onder het genot van koffie met wat lekkers erbij, was het weer tijd om terug te gaan naar de werkplaats.



Alvis Metamorphose

Hallo ihr Lieben,

Ich hoffe, dass es allen während dieser Corona-Zeit gut geht. Bei uns ist alles in Ordnung. Ich möchte euch in das Jahr 2020 zurückversetzen, das Jahr, in dem unser Alvis eine Metamorphose erfuhr.



Ich hatte schon eine Weile über ein Faltdach für unseren Alvis nachgedacht. Anfang 2020 fing ich an, im Internet zu suchen, um zu sehen, wer das in den Niederlanden machen könnte. Über den Marktplaats landete ich bei Leo van Valen in Nieuwstadt. Ich hatte auf seiner Website gesehen und gelesen, dass er bereits einen Alvis TD21 mit einem Faltdach ausgestattet hatte. So konnte ich auf einem Bild sehen, dass es wirklich zum Alvis passt und wie es aussieht. Die Bilder haben mich überzeugt, also schickte ich eine E-Mail an Leo mit der Frage, ob er ein Faltdach auf unseren Alvis montieren könnte. Er antwortete dass das kein Problem ist, also vereinbarten wir einen Termin für März 2020.

Aber dann kam Corona. Der Termin wurde auf Juli 2020 verschoben. Die Terminverschiebung ist nicht umsonst gewesen. Endlich war der Tag gekommen, um nach Nieuwstadt zu fahren. Frühmorgens, gegen sieben Uhr, machte ich mich auf den Weg in den Süden, denn nach Nieuwstadt waren es 3,5 Stunden Fahrt. Als ich in Nieuwstadt ankam, war Leo schon da. Nachdem ich mich vorgestellt und den Alvis reingefahren hatte, trockneten wir den Wagen. Ja, ja, auf dem Weg dorthin war echtes niederländisches Wetter, Regen!

Dann haben wir erst mal einen Kaffee getrunken. Hier lernte ich auch die Frau von Leo kennen. Nach einer halben Stunde Plaudern, unter Genuss von Kaffee und





Leo legde een mal op het dak en mat het af op het dak, zodat de mal precies in het midden van het dak kwam te liggen. Daarna zette Leo de mal vast met tape, boorde hij de gaten in het dak waar het vouwdak aan vast zou worden gemaakt en tekende hij met een stift een lijn langs de mal waarlangs hij kon knippen. De mal ging weer van het dak af en met een elektrische knabberschaar knipte hij het dak open over de lijn. Na een half uurtje was het dak er uit.

Intussen was het etenstijd geworden. Wij weer naar het huis, waar we koffie en tosti hebben gegeten die de vrouw van Leo voor ons heeft gemaakt. Dit was allemaal heel erg lekker. Na een half uurtje gingen we terug naar de werkplaats, want de metamorfose was nog niet klaar.

Leo heeft toen de hemel uitgeknipt. In overleg heeft hij dit een beetje ruimer uitgeknipt, omdat ik het thuis verder ging afmaken. Ik wilde namelijk niet die dikke afdekplaten aan de binnenkant hebben, die origineel bij het vouwdak horen.

Daarna werd het vouwdak aan het dak vast gezet, met heel veel moeren. Na anderhalf uur was het klaar.

Leckereien war es Zeit, zurück in die Werkstatt zu gehen. Leo legte eine Schablone auf das Dach und maß sie aus, um sicherzustellen, dass sie genau in der Mitte des Daches lag. Dann sicherte Leo die Schablone mit Klebeband, bohrte die Löcher in das Dach, an denen das Faltdach befestigt werden sollte, und zeichnete mit einem Stift eine Linie entlang der Schablone, an der er schneiden konnte. Die Form wurde vom Dach entfernt und mit einem elektrischen Nibbler schnitt er das Dach entlang der Linie auf. Nach einer halben Stunde war das Blech entfernt. Inzwischen war es Zeit für den Lunch geworden. Wir gingen zurück zum Haus, wo wir Kaffee und ein Toasti aßen, das Leos Frau für uns gemacht hatte. Das war alles sehr lecker. Nach einer halben Stunde gingen wir zurück in die Werkstatt, denn die Metamorphose war noch nicht abgeschlossen.

Leo hat dann den Himmel ausgeschnitten. Nach Rücksprache hat er es etwas breiter geschnitten, weil ich es zu Hause fertigstellen wollte. Ich wollte nicht diese dicken Abdeckplatten auf der Innenseite haben, die ursprünglich zum Faltdach gehören.



We hebben nog even gekletst, wat erg gezellig was, maar het was intussen half vier geworden. Ik moest maar weer eens op huis aan, omdat het uiteraard ook weer 3,5 uur terug was. De terugreis verliep voorspoedig. Ik heb de hele terugreis met open dakje gereden. De Alvis reed erg goed.

De volgende dag ben ik met de binnenkant begonnen. Met een schaar, een pot lijm en een soort plamuurmes heb ik de klus geklaard. Eerst heb ik nog wat meer van de hemel afgeknipt. Daarna heb ik lijm op de randen gedaan en met het plamuurmes heb ik de randen van de hemel onder het frame geduwd. Na een uur was het klaar en de metamorfose voltooid. Het ziet er mooi uit, als zeg ik het zelf.

Leo heeft van de metamorfose van onze Alvis ook diverse foto's gemaakt. Een aantal foto's heb ik voor jullie bijgevoegd.

Hierbij wil ik Leo en zijn vrouw nog hartelijk bedanken voor hun gastvrijheid. Ik heb een hele leuke dag gehad.

Ik vind het erg leuk om met open dak te rijden. Wij hebben intussen al een paar duizend kilometer met het open dak gereden. Agnes en ik hebben in september nog drie dagen rondgereden in onze favoriete provincie Friesland, met als standplaats Hotel Jans in het mooie Rijs. Gelukkig was het weer goed en hebben we het grootste gedeelte met open dak kunnen rijden.

Tot ziens en blijf gezond.
Groetjes,
Joran van Nimwegen

Dann wurde das Faltdach mit vielen Muttern am Dach befestigt. Nach eineinhalb Stunden war es geschafft. Wir unterhielten uns noch kurz, was sehr angenehm war, aber es war mittlerweile halb 4 geworden und die Fahrt nach Hause dauerte auch noch 3,5 Stunden. Die Rückfahrt verlief gut. Ich bin die gesamte Strecke mit offenem Dach gefahren. Der Alvis fuhr sehr gut.

Am nächsten Tag begann ich mit der Innenseite. Mit einer Schere, einem Topf Kleber und einem Spachtel habe ich die Arbeit erledigt. Zuerst habe ich etwas mehr vom Himmel abgeschnitten. Dann habe ich Kleber auf die Kanten gegeben und mit dem Spachtel die Kanten des Himmels unter den Rahmen geschoben. Nach einer Stunde war es geschafft und die Metamorphose war abgeschlossen. Es sieht wunderschön aus, wenn ich das mal so sagen darf. Leo hat mehrere Bilder von der Umwandlung unseres Alvis gemacht. Ich habe ein paar Bilder für euch angehängt.

Ich möchte mich bei Leo und seiner Frau für ihre Gastfreundschaft bedanken. Ich hatte einen sehr schönen Tag.

Ich fahre sehr gerne mit offenem Dach. Wir sind ein paar tausend Kilometer mit offenem Dach gefahren. Agnes und ich sind im September drei Tage lang in unserer Lieblingsprovinz Friesland herumgefahren und haben im Hotel Jans im schönen Rijs gewohnt. Zum Glück war das Wetter gut und wir konnten die meiste Zeit mit offenem Dach fahren.

Auf Wiedersehen und bleibt gesund.
Grüße,
Joran van Nimwegen



“Bornholm Rundt”, een klassieke autorally, maar dan net even anders.

Velen van jullie weten waarschijnlijk dat Ulli en ik helemaal weg zijn van het Deense eiland “Bornholm” en daar elk jaar graag een paar weken doorbrengen. Een Prachtig landschap, geweldige stranden, veel zon, cultuur en ondertussen zeer lekker eten. De Denen zijn heel gezellige mensen en we hebben daar inmiddels veel vrienden gemaakt. Allemaal redenen waarom wij regelmatig op dit prachtige eiland vertoeven.

Eine Oldtimer Rallye einmal anders “Bornholm Rundt”



Viele von euch wissen sicher, dass Ulli und ich Freunde der dänischen Insel „Bornholm“ sind und dort sehr gern ein paar Wochen im Jahr verbringen. Schöne Landschaften, inzwischen sehr gutes Essen, tolle Strände, Kultur, viel Sonne, die gemütlichen Dänen und inzwischen auch Freunde, treiben uns regelmäßig auf diese schöne Insel.

Auch das Oldtimer Hobby kommt auf Bornholm nicht zu kurz. Immerhin soll es über 1.000 Oldies auf der Insel geben, bei knapp 40.000 Bewohnern. Man sieht im Straßenbild regelmäßig Morris Minor, alte Amies aber auch Ford A's. Immerhin wurden Ford A's in Kopenhagen zusammengebaut, bevor das Werk in Köln entstand. Es gibt sogar ein Bornholm Automob-



Ook onze oldtimerhobby komt op Bornholm tot zijn recht. Volgens opgave zouden er op dit eiland met 40.000 inwoners meer dan 1.000 klassieke auto's staan geregistreerd. Men ziet regelmatig een Morris Minor, een oude Amerikaan of een A Ford in het straatbeeld.

In Kopenhagen werd het A model van Ford geassembleerd vóór de fabriek in Keulen werd gebouwd. Er is zelfs een Bornholm Automobile Museum op het eiland, zeker de moeite van het bezoeken waard.

Tijdens een van onze vakanties op Bornholm hebben we deelgenomen aan een oldtimerrallye. Normaal, zonder Corona, wordt die altijd in het eerste weekend van



bilmuseum auf der Insel, auch sehenswert. Bei einem unserer Urlaube durften wir eine Oldtimer Rallye auf Bornholm erleben. Diese findet in „nicht Corona“ Zeiten immer am ersten Wochenende im Juli statt. Am Samstag Morgen stellen sich bis zu 150 Fahrzeuge an einem Treffpunkt an der Küste auf. Alles läuft sehr gesittet, ruhig und gemütlich, dänisch „hyggelig“ ab. Allein dies war für uns schon ein Erlebnis, nachdem wir bei ähnlichen Veranstaltungen in Münster regelmäßig Chaos erlebt hatten. Die Bornholmer stellen sich bei ihrer Startnummer (Holzschild mit eingebrennter Nummer) auf, warten, bis ihre Nummer dran ist und vertreiben sich



juli georganiseerd. Op zaterdagmorgen verzamelen zich tot wel 150 voertuigen bij de startlocatie aan de kust. Dit alles gebeurt in alle rust en zonder stress, in Deens “hyggelig” (gezellig). Voor ons een aangename verrassing, bij soortgelijke evenementen in Münster was het altijd een chaos. De Bornholmers stellen zich op bij hun startnummer (houten bord met nummer), wachten tot het hun nummer aan de beurt is en doden de tijd met kletsen en koffie drinken. Het deelnemersveld bestaat voornamelijk uit Denen/Borholmers, enkele Zweden en een paar Duitsers. Maar wat is er zo bijzonder aan een oldtimerrallye op Bornholm?

De Startklok is voor ons, gewend aan ‘hightec’, al heel bijzonder! Een oude keukenklok die aan een bezemsteel is bevestigd. Wanneer de secondewijzer op 12 staat kan er een equipe vertrekken, even getallen slaan rechtsaf, oneven getallen links om te voorkomen dat er op het kleine eiland door de 150 deelnemers een verkeerschaos wordt veroorzaakt. Er wordt een Road Book in het Deens verstrekt en er zijn opdrachten die de behendigheid, de algemene kennis en de specifieke kennis over Bornholm testen. Vooral met de behendigheidsproeven hebben sommige deelnemers voor veel vermaak bij de toeschouwers gezorgd. Ook ik heb hier mijn aandeel in gehad! Ulli heeft geprobeerd dit op foto's vast te leggen. De rally voert eenmaal rond het eiland, zoals de naam al doet vermoeden. Aan het einde van de middag worden de resultaten van de opdrachten ter controle ingeleverd. Op zaterdagavond komen de deelnemers weer bijeen voor een gezellig diner en de prijsuitreiking. Op zondag is er een uitstapje naar een van de rokerijen aan de kust waar

die Zeit mit „klönen“ und Kaffee. Teilnehmer sind natürlich hauptsächlich Dänen/Borholmer, einige Schweden und wenige Deutsche. Aber was ist an einer Oldtimer Rallye auf Bornholm so besonders?

Start: In unserem „hightec“ Zeitalter steht am Start eine alte Küchenuhr an einen Besenstil befestigt, Sekundenzeiger auf 12 und los gerade Nummern rechts rum, ungerade links, damit auf der kleinen Insel mit 150 Teilnehmern kein Verkehrschaos verursacht wird. Es gibt ein Roadbook, auf Dänisch, es sind Aufgaben zu lösen, die Geschicklichkeit, allgemeines Wissen und Insel spezifische Kenntnisse abfragen. Besonders bei den Geschicklichkeitsprüfungen haben etliche Teilnehmer zur Belustigung der Zuschauer beigetragen, bytheway: ich auch! Ulli hat versucht dies auf einigen Fotos festzuhalten. Die Rallye führt einmal um die Insel herum, wir der Name schon sagt. Nachmittags werden die Lösungen zur Auswertung abgegeben.

Am Samstagabend treffen sich dann die Teilnehmer zu einem gemütlichen Essen und zur Preisverleihung wieder. Sonntags dann noch eine kleine Ausfahrt zu einer der Räucherreihen an der Küste, wo dann der typisch Bornholmer Räucherhering genossen werden kann.



de typische gerookte haring van Bornholm kan worden gebruikt.

Dit klinkt misschien niet als iets bijzonders, maar de sfeer onder de deelnemers, geen haantjesgedrag, gewoon gezellig en dan vooral de Deense "Hyggeligkeit" (gezelligheid) hebben ons enthousiast gemaakt en we hebben daarom al 3 keer aan deze rally deelgenomen. Onze Alvis TD 21 DHC was daarom ook al op het mooie eiland Bornholm.

Het eiland heeft ook bijgedragen aan de uitbreiding van onze verzameling klassieke auto's. Op Bornholm werd ik verliefd op een A Ford, nadat we een heel weekend steeds weer ca. 20 A Fords tegenkwamen. Tijdens een latere vakantie hebben een Morris Minor, die op een erf te koop stond gekocht en rijdend mee naar huis genomen. Tot op de dag van vandaag hebben we nog regelmatig contact met de verkoper, alhoewel de Morris intussen ergens in Nederland rondrijdt.



Dies klingt vielleicht nicht nach etwas Besonderem, aber die Atmosphäre unter den Teilnehmern, kein Ehrgeiz, nur Spaß haben wollen und vor Allem die dänische „Hyggeligkeit“ haben uns begeistert und wir haben bereits 3mal an dieser Rallye teilgenommen. So war unser Alvis TD 21 DHC auch bereits auf der wunderschönen Insel Bornholm.

Zu unserer Oldtimersammlung hat die Insel ebenfalls beigetragen.

Dort habe ich mich in einen Ford A verguckt, nachdem wir ein ganzes Wochenende immer wieder auf ca. 20 Ford A getroffen sind und bei einem weiteren Urlaub haben wir uns einen Morris Minor, der auf einem Hof zum Verkauf stand, mitgebracht auf eigener Achse. Noch heute haben wir Kontakt zu dem Verkäufer, obwohl der Morris inzwischen irgendwo in den Niederlanden fährt.

Nein, ich bin kein Tourismusbeauftragter der Insel Bornholm, wir lieben einfach die dänische Gemütlichkeit, kaum

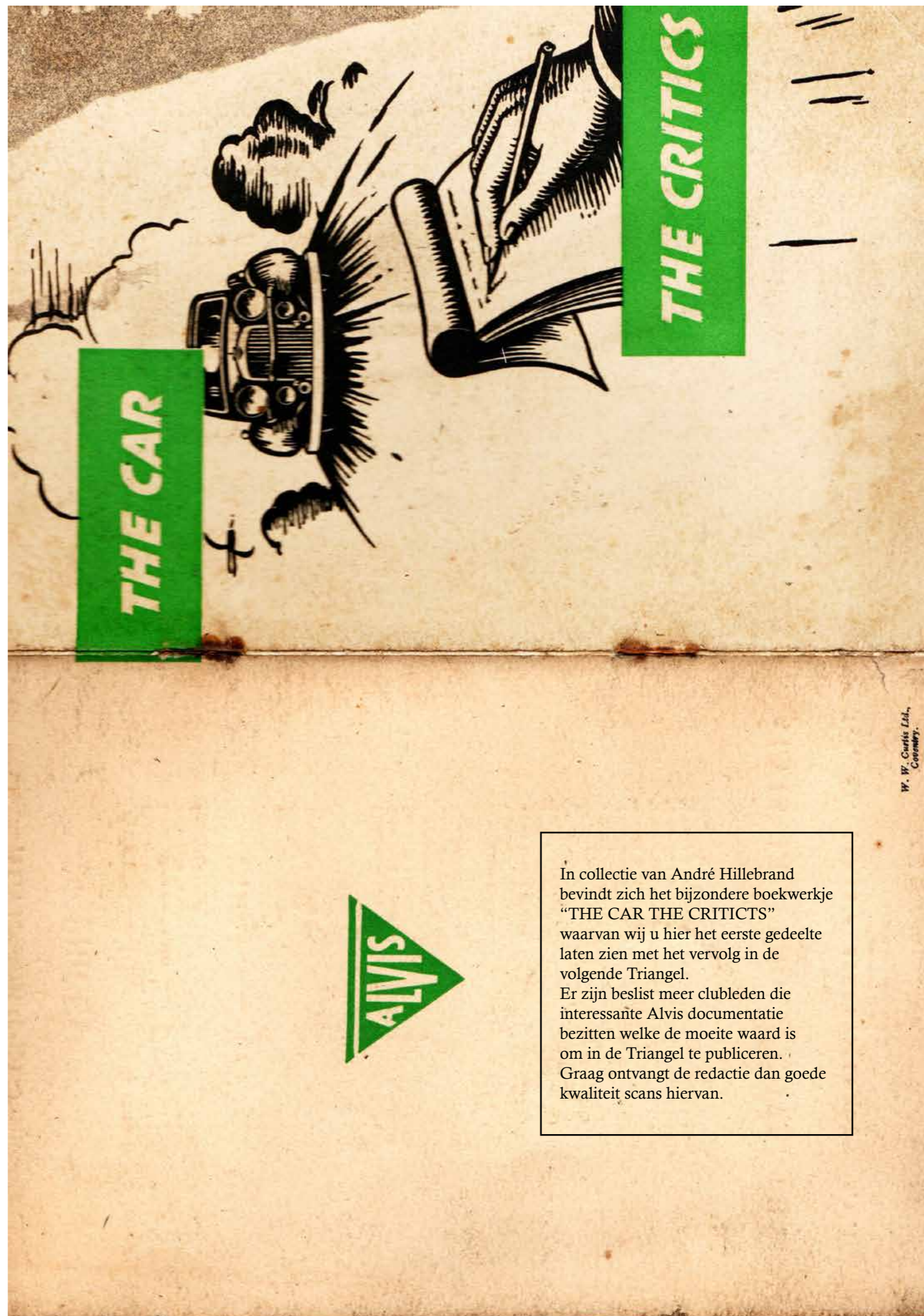
Stress alles ein wenig einfacher und dies kombiniert mit der „Oldtimerrei“, Top!

Drückt uns bitte die Daumen, daß wir auch dieses Jahr im August wieder auf die Insel dürfen!



Voor alle duidelijkheid, ik ben geen vertegenwoordiger van de VVV Bornholm, wij houden gewoon van de Deense gezelligheid, geen stress alles wat eenvoudiger en dit alles gecombineerd met onze oldtimer hobby, fantastisch!

Duimen jullie voor ons dat we dit jaar in augustus weer naar Bornholm kunnen?



W. W. Curtis Ltd., Coventry.

In collectie van André Hillebrand bevindt zich het bijzondere boekwerkje "THE CAR THE CRITICTS" waarvan wij u hier het eerste gedeelte laten zien met het vervolg in de volgende Triangel. Er zijn beslist meer clubleden die interessante Alvis documentatie bezitten welke de moeite waard is om in de Triangel te publiceren. Graag ontvangt de redactie dan goede kwaliteit scans hiervan.

THE CAR in the eyes of
its manufacturer, is always right
— always the best in its class. In
the past ALVIS have made claims
for their cars both in advertisements
and literature. They are claims,
however, which can be substantiated
by fact. The opinions in this
booklet are those of some of the
best known motoring journalists
of the day—the unbiased opinions
of **THE CRITICS**

Thoroughbreds of steel

Highwayman
in the

Illustrated Sporting & Dramatic News

5th May, 1939.

The Stock Exchange point-to-point meeting at Kimble is great fun when the weather holds as it did this year, and, of course, it helps one's enjoyment to find three winners in the five races. As the last of those winners swept over the last fence and on to the winning post, still eager and gallant after three miles of stish country, I could not help comparing in my mind the noble beast with another thoroughbred—the car I had come in. Lovers of horseflesh may scoff, but there was a likeness, discernible at least to anyone with a feeling for cars. Horse and car were both thoroughbred—bred not for racing, perhaps, but for duties higher than those of mere transport; both were best performing the functions for which they were created when travelling at speed across country.

I will not labour the point; actually, it is no more than a digression from my purpose, which is to give an account of a weekend with the latest Alvis. "Speed Twenty-five". I have always had an admiration for Alvises since a very early experience of a really hot-stuff sports car. This was a front-wheel-drive eight-cylinder Tourist Trophy Alvis, which shot off like a rocket when you barely touched the pedal, screamed like a soul in agony on the in-directs, went round right-angled corners at an amazing speed, apparently leaving its rear wheels yards and yards behind, had to be regrettably declined as a holiday car because it was impossible to get a golf-bag on board, even if I left the passenger behind.

BEST ALVIS YET.

Of that old warrior all that its modern descendant has visibly inherited is its speed (actually higher), its acceleration (less hair-trigger in action), and its stability on corners. They tell you, with some justifiable pride, that this "Twenty-five" is the best car the firm has so far produced, and from my own knowledge I should heartily agree. For looks, for coachwork, for performance

this is among the car nobility of Britain.

Though of relatively modest rating, this Alvis definitely belongs to the fast-car class. When we have the roads for really high speeds—and it may not be so far ahead, if we are only spared war—it will not demand any raising of power ratios to supply cars to fit such roads. Then we shall see the adoption of true stream-line plus over-drive gears.

There are four or five British cars ready now to be turned into 100 m.p.h. touring saloons—that is, cars to cruise at a hundred—and this Alvis is one of them. As a matter of fact, the standard saloon, such as I had, could be hotted-up to produce a genuine 100 m.p.h. against the watch, but this would be at the sacrifice of some of the engine's quietness, smoothness, and flexibility at low speeds, which, for English motoring as it is now, are qualities far preferable to a few additional m.p.h.

The car is fast—there is no question of that—and its acceleration on third is like that of a big American on second. Seventy can be got comfortably on this ratio, and second (on which you start, except on a hillside, because you get power-spin in first) will shoot you up to 30 before the revs. get high.

With very powerful brakes, operated without effort, light, positive and true-to-an-inch steering, and road-holding and cornering up to the highest sports-car standards, it has all the attributes that make fast motoring exhilarating and enjoyable. At the same time the engine, while quiet and free from fuss up to nearly 90 m.p.h., will let you amble along in thick traffic on top or slide gently down a country lane, ready to pull smoothly and noiselessly away in a swift crescendo.

You have, too, the easy riding of touring car; though the suspension (independently sprung front wheels—an Alvis speciality for many years past) is

never on the soft side, it does not become harsh even when the hand-control of the shock-absorbers is turned to "hard".

Naturally, such a car is a delight to handle, and there is for the driver a degree of visibility only surpassed in

a racing car. The dials and switches spread right across the dash, but below is a neat drawer with a let-down lid. The standard "Charlesworth" four-door, four-window saloon is a good-looker, long and low, and roomier than you would think.

John Prioleau
in the

Sunday Observer

18th April, 1939.

There were several points in the latest example of the "Silver Crest" Alvis which interested and attracted me. This is one of those models—they have been found in the lists of several manufacturers of late years—which have steadily grown bigger, not only in body size, but in engine size. I think I am right in saying that this car a few years ago, was of 16 h.p. delivered by a two-litre engine, and it has progressively grown up until to-day it has reached 20 h.p. and a 2½ litres content.

Its performance has naturally increased in proportion, but although that was a pleasant feature, the point that interested me most was its weight, which is only 30 cwt. I am inclined to think that this is the first British car, engine-size for engine-size to compare in weight with the Americans; or perhaps rather I should say with the Americans of two or three years ago, before they had increased their engine sizes. A very welcome move.

The Alvis impressed me as being the kind of car that people buy for long Continental journeys. It has much of that peculiar sturdiness of the better type of Continental machine, the sturdiness which the French untranslatable describe as "solide". Its performance is good, the body, on a 10-foot wheelbase, is really big and comfortable, and the luggage accommodation is as generous as any I have seen in a car of comparable size. It is to my mind eminently a tough car, and a tough car is the car you feel most comfortable in when you have long distances to go and steep mountains to climb and go down.

The whole engine is beautifully turned out, with everything that ought to be properly finished. The gearbox is another exclusive Alvis product, with constant mesh silent gears on

all four ratios, and synchronised on all four. . . . I found the gear change easy and "slick", the synchronesh needing hardly any pause at all in neutral. Second and third speeds made little noise. The car was new and it is probably for that reason that I detected slightly less freedom in the change than I found in the 25 h.p. Alvis I tested some time ago, which I remember thinking had the easiest change I had handled for a great many years. I understand that the boxes are identical, and that when this one is run in it will be normally free.

The car I tried was the four-windowed saloon, which costs £395. It is a very comfortable carriage with plenty of leg and elbow room, and excellent driving vision. The cushions are deep and well raked, and the upholstery comfortable. There is no shaft-tunnel. The back seat, which has a folding arm-rest in the middle, does carry three passengers in reasonable comfort. I thought the ventilation on a bitterly cold, wintry day highly successful. The very big luggage carrier saves every available inch of space, as the makers have had the good sense not to cut it down by putting the spare wheel in it, which is mounted in the front wheel.

On the road I found that the Alvis would do better than 80 m.p.h. when required and about 60 m.p.h. on third, but the main attraction of the car was its liveliness and swift acceleration. When you put your foot down you get instant response at no matter what speed the engine is running. This means a high cruising speed, which I should put at over 60 m.p.h. and that again is an invaluable quality in a long distance touring car.

The brakes are quite first-class, giving the car a very good emergency

stop and rapid deceleration. . . . The Alvis is a good climber, Box Hill being taken on the high-gear third with a drop

Road Test No. 1247 by the

Autocar

13th January, 1939.

"Typically Alvis" is a thought that comes to mind while trying the 12/70, the smallest model of the range. Those who know the make will thus visualise the car as feeling solid and thoroughly well built, possessed of a good performance, and first rate regarding stability and control. Those who do not, can take it that more conscientiously made cars are not to be found in their class, as their longevity continuously demonstrates.

The 14 h.p. rated four-cylinder model, designated the 12/70 by way of reminder that it is the modern counterpart of those famous machines, the 12/50 and 12/60, gives every impression of following in the traditions of the marque. . . . a compact, convenient size of car overall, not bulky in the garage or for traffic driving. . . . It is a pleasure with this 12/70 to see a clear stretch of road ahead, put the throttle pedal hard down and let the speedometer needle run steadily round the dial. No feature connected with the engine or the chassis makes it seem desirable to check the car—that is, of course, where conditions allow full performance or something near it to be employed.

Above all, it feels completely under control, takes corners without any lurching or swaying, and sits down at speed in an entirely reassuring way.

Robert Walling
in the

Ebening Standard

7th January, 1939.

A roomy four-seater saloon car that is as safe to drive at 96 as at 30 m.p.h. is still a rare motor car to-day.

Last week-end I tested the 1939 Alvis "Speed Twenty-five", a four-door saloon with ample luggage room,

to second on the hairpin; Pebble Hill (maximum gradient 1 in 54) from a standstill on first and second in 28 seconds.

Passengers who normally are not particularly fond of being driven fast find themselves at ease. During a test exceeding 600 miles in all, the Alvis averaged 44 m.p.h. at night, mostly on wet roads, over a familiar 90 mile run, the best hour producing 45 miles.

An impression is given of the engine being larger than it is, so easily does it work. It is mounted full flexibly in the frame in the interests of smooth running, and is felt very little. . . . As a whole it is a quiet car, and there is no drumming.

Smooth and willing top-gear acceleration is given from low speeds, the engine pulling away progressively without "flutter", but the gear box is definitely useful at the lower speeds and for increasing the performance generally. The engine is one that can rev, freely, without fuss. Acceleration on top gear is strong in the middle range. A 4.75 to 1 rear axle ratio was fitted, this or a 5 to 1 final drive being optional.

When in its comfortable swing, which is anywhere up to 60-65 m.p.h., main road gradients are taken without making themselves noticeable. Third is a good gear for slow, but not the slowest, running in traffic and for steeper than average main road hills. The 1 in 63 gradient that is often used was taken on this gear at a minimum of 20 m.p.h., second being required for the sharp corner at the top.

and afterwards placed it definitely in the category of safe, fast cars.

I was glad to notice during the test that the brakes were as powerful as the acceleration; that the control became, if anything, easier as the speed mounted; that, fast or slow, the comfort did not deteriorate; and that, finally, the driver had a complete view at whatever angle he chose to sit.

In some cars there is too much tendency to provide speed without building up all the safety factors to the same level. . . . this car has the typical lines and finish of the type favoured by rich sportsmen.

The performance is up to the connoisseur's demand. I reached 70 m.p.h. through the gears in under 22 seconds, and stopped in 30 feet from a speed of 30 m.p.h.

In second gear the speedometer needle rose quickly to 50, in third to 74 m.p.h.—and in both these ratios the gearbox gave out only a slight hum.

In top gear I had the impression that 80 m.p.h. was the comfortable cruising speed of the car, but naturally few English roads allow the speed.

Bends demanded no slowing up, the independent front springing and the nice balancing of the weight kept the model steady with no tendency for the rear to swing towards the outside of the bend.

The exceptional part of the performance was the quick pull-out from behind a leading car and the instantaneous overtaking possible, in absolute safety to all concerned.

Motoring Correspondent
in the

Motor World

28th April, 1939.

It was the 12/50 h.p. four-cylinder Alvis that founded the reputation of the Alvis Company, and except for a short interval, the four-cylinder model has always been a feature of their range. . . . The 12/70 is now in its second season, and has proved extremely popular among those who favour a high grade car of moderate rating with really efficient performance.

A feature of this Alvis is its sturdy construction, and on the road one of the principal impressions is the solidity of the car and its steadiness under all conditions. This is not to suggest that it is unduly heavy. On the other hand, the four-cylinder engine gives an actual power ratio of a most favourable kind, for the car is capable of its 85 m.p.h. and a high cruising speed which is easily maintained on any ordinary road. It travels without any sense of effort at 60 to 65 m.p.h. so that an excellent average can be maintained. Should it be necessary to change down, the fairly close-ratio third is a most useful gear on which over 65 m.p.h. can be reached. This gear, too, can be most useful in traffic.

The synchromesh change on the three higher gears functions admirably, and there is no loss of time in making the change in either direction. Moreover, the indirect gears are pleasantly quiet so that they invite free use. On the other hand, the top gear performance is really extremely good and quite low speeds without any hesitation or roughness. Control under all circumstances is of the kind that gives confidence, and the steering, while light, has a good castor action so that it remains perfectly steady at the highest speeds. Suspension, too, has been well worked out, for, while it is firm enough for a really fast car, it is yet quite comfortable on poor surfaces and both roll and pitch are notable by their absence.

Whether as driver or passenger, there is never any suggestion of undue speed, and in this connection it may be noted that the speedometer was practically correct at cruising speeds and had only the slightest error at the extreme end of the range.

The finish and fittings, both inside and out, are excellent, and the whole car suggests that high standard of design to which we are accustomed in all Alvis products.

Raise track speed and real safety

Typically ALVIS



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 VERLEGGEN 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

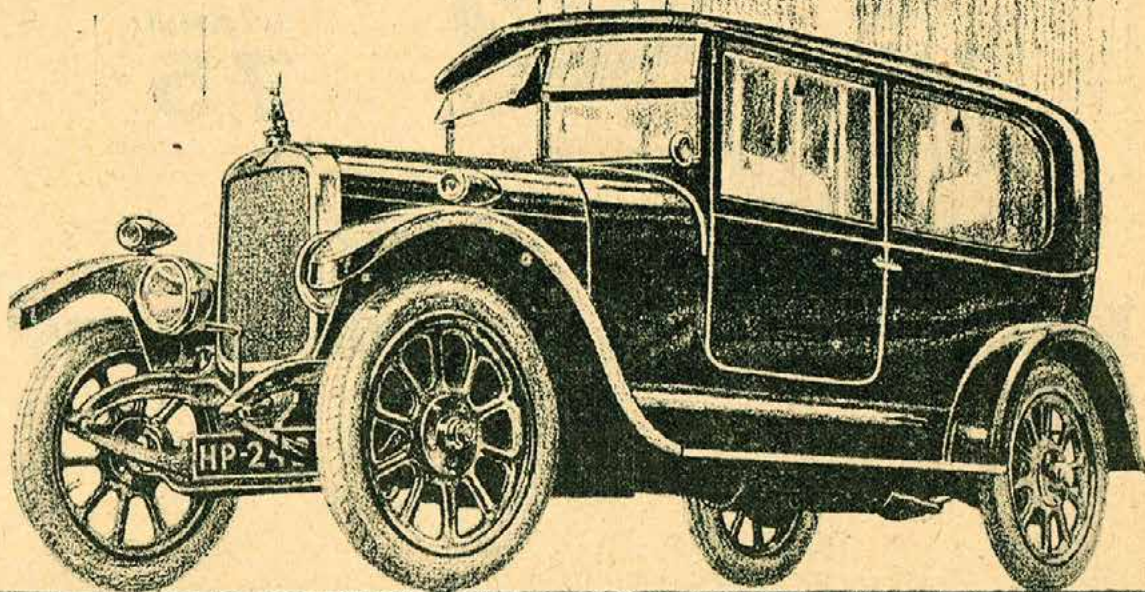
If you miss the

You miss the MASTERPIECE OF THE SHOW

The famous British winner
of the International 200 miles
light car race at Brooklands,
13th October, 1923, at an
average speed of
93.29 m.p.h.

ALVIS

**BRITISH
& BEST**



STAND 23

**ALVIS CAR &
ENGINEERING Co. Ltd.
COVENTRY**

H.P.



Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl