

TRIANGEL

Power with beauty,

DECEMBER 2021



Speed with grace

NUMMER 127

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: Jan Maarten ten Bos
Prinses Marielaan 18, 2242 CL Wassenaar
tel.: +31(0)70-3557928
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
A.C. Brouwers
tel.: +31(0)653217608
redactie@alvisocn.com
ondersteuning Duitsland: Andreas Rosien

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

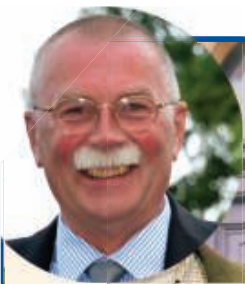
Aanleveren van kopij en foto's:
redactie@alvisocn.com
Tekst in Word (.doc of .docx).
Achter elkaar doortypen, geen harde returns
(geen omhalen) alleen bij nieuwe alinea.
Foto's: kleine selectie met foto-bijlschrift.
Bewaar als .jpg file, grootte 300 dpi,
(± 2600 pixels hoog of breed).
Bij veel of grote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

**Inleveren kopij en foto's voor de
volgende Triangel no. 128
Uiterlijk 28 februari 2022**

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

- 3** **Chairman's Column**
- 4** **Van het bestuur en de redactie**
- 5** **Evenementenkalender 2022**
- 6** **Even voorstellen**
3 nieuwe bestuursleden
- 10** **Schotlandreis met Graberfreunden**
oud verslag van Christo en Titia van Zweeden
- 14** **Onze digitale High Tea**
- 15** **Return to Alvis**
de terugkeer van Carel de Bruin
- 18** **Uitnodiging Jubileumviering**
40 jaar Alvis Owner Club Nederland
- 19** **Another Alvis in the Netherlands**
speurtocht in Alvis historie - André Hillebrand
- 20** **Crossing Borders 2 Munzingen-2.0**
Manfred Fleischmann
- 24** **Ausgestellt in der Central Garage**
Alvis Leonides Sternmotor
Manfred Fleischmann
- 25** **The Car The Critics**
deel 2 - André Hillebrand
- 31** **Vraag en Aanbod**

Voorplaat:
Alvis TC21 van Rob van Tuijl



Chairman's Column

Beste lezers van deze Column,

De tekst voor mijn Column was 11 november klaar voor publicatie. Eigenlijk had ik beter moeten weten, zo eenvoudig is het deze keer niet! De opgelegde beperkingen als gevolg van het stijgende aantal coronabesmettingen hebben ertoe geleid dat ik de pen opnieuw ter hand heb moeten nemen. Terugkijkend op de afgelopen 18 maanden word ik bevangen door een gevoel van onbehagen en rijst de vraag hoe het verder zal gaan? Het bestaansrecht van onze club rust op 3 pijlers: auto's, leden en het delen van een passie. Auto's zijn voorhanden en aan leden hebben we geen gebrek, het delen van onze passie met andere leden, ja, daar schort het sinds begin 2020 aan.

Onze grote angst in 2021 was dat er geen bestuursleden beschikbaar zouden zijn met als gevolg het opheffen van de AOCN. Deze dreiging is niet meer actueel dankzij nijvere leden die zich gemeld hebben voor een bestuursfunctie.

Heel enthousiast had ik mij voorgenomen om tijdens de High Tea onze kandidaat bestuursleden aan de aanwezigen voor te stellen. Helaas, Corona gooit roet in het eten, de High Tea moest worden geannuleerd.

We mogen ons gelukkig prijzen dat we in 2021 nog twee evenementen hebben kunnen organiseren. Wat zal het volgend jaar ons brengen? In 2022 bestaat de AOCN 40 jaar en de voorbereidingen voor het jubileum in september zijn in volle gang. De onzekerheid over wel of niet doorgaan van evenementen houdt niet alleen onze leden bezig maar natuurlijk ook de organisatoren en het bestuur als eindverantwoordelijk orgaan. De laatste pijler van ons bestaansrecht is het delen van een passie, en daarvoor hebben wij evenementen. Kan een club bestaan zonder evenementen? Hoe zouden jullie het vinden wanneer de binding met je club alleen bestaat uit 3 of 4 maal per jaar een Triangel (hoe krijgt je die gevuld zonder evenementen?) en digitale communicatie? Zelfs, om aan de wettelijke eisen te voldoen een 'digitale' ALV. Ik kan mij niet voorstellen dat de continuïteit van een club met dit vooruitzicht gewaarborgd is. Misschien ben ik wel veel te somber en is mijn hele betoog erg negatief en chaotisch, maar ja, bij tijd en wijle wordt ook de meest optimistische voorzitter geplaagd door minder prettige gedachten. Misschien hebben jullie voorstellen met betrekking tot het behouden van het 'Gezamenlijke' voor onze club. In 2022 hebben de geplande evenementen een organisator en ik hoop dat het een 'normaal' jaar wordt wat bijeenkomsten betreft. Ik wens jullie een hele fijne kersttijd en een gezond en gelukkig Nieuwjaar. En, vergeet mijn sombere overpeinzingen! Met goede hoop en frisse moed starten we 2022.

Met een hartelijke groet van jullie Voorzitter,

Der Text für meine Kolumne war am 11. November zur Veröffentlichung abgeschlossen. Eigentlich hätte ich es besser wissen müssen, so einfach ist es dieses Mal nicht! Die auferlegten Beschränkungen aufgrund der zunehmenden Zahl von Coronainfektionen haben es erforderlich gemacht, dass ich wieder zur Feder greife. Der Rückblick auf die vergangenen 18 Monate vermittelt ein Gefühl der Beunruhigung und wirft die Frage auf, wie es weitergehen wird. Die Existenzberechtigung eines Clubs wie unser beruht auf drei Säulen: Autos, Mitglieder und das Teilen einer Leidenschaft. Autos sind vorhanden, und wir haben keinen Mangel an Mitgliedern, aber unsere Leidenschaft mit anderen Mitgliedern zu teilenja, daran mangelt es seit Anfang 2020. Unsere Befürchtung im Jahr 2021 war, dass keine Vorstandsmitglieder mehr zur Verfügung stehen würden, was zur Auflösung des AOCN führen würde. Glücklicherweise ist diese Bedrohung dank fleißiger Mitglieder, die sich um einen posten beworben haben, nicht mehr gegeben.

Mit großem Enthusiasmus hatte ich geplant, den Anwesenden während des High Tea unsere Vorstandskandidaten vorzustellen. Leider war Corona wieder ein Störfaktor und wir mussten den High Tea absagen. Wir haben das Glück, dass wir in 2021 noch zwei Veranstaltungen organisieren konnten. Was wird uns das nächste Jahr bringen? Im Jahr 2022 feiern wir unser Jubiläum, 40 Jahre AOCN und die Vorbereitungen sind in vollem Gange. Die Ungewissheit, ob Veranstaltungen stattfinden können oder nicht, betrifft nicht nur unsere Mitglieder, sondern natürlich auch die Organisatoren und den Vorstand als letztlich verantwortliches Gremium. Der letzte Pfeiler unserer Existenzberechtigung ist das Teilen einer Leidenschaft, und deshalb haben wir unsere Veranstaltungen. Kann ein Club existieren ohne Veranstaltungen? Wie würde es Euch gefallen, wenn die einzige Möglichkeit, mit eurem Club in Kontakt zu bleiben, darin bestünde, drei- oder viermal im Jahr ein Triangel zu bekommen (wie sollen die Redakteure es ohne Veranstaltungsberichte füllen?) und digital zu kommunizieren? Sogar ein „digitaler“ ALV, um die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen! Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Kontinuität eines Vereins mit dieser Aussicht gewährleistet ist. Vielleicht bin ich viel zu düster und meine ganze Rede ist zu negativ und chaotisch, aber auch der optimistischste Vorsitzende wird gelegentlich von weniger angenehmen Gedanken geplagt. Vielleicht habt ihr ja ein paar gute Vorschläge, wie man das „Miteinander“ für unseren Club aufrechterhalten kann. Im Jahr 2022 haben die geplanten Veranstaltungen alle einen Organisator, und ich hoffe, dass es ein „normales“ Jahr in Bezug auf die Treffen sein wird. Ich wünsche euch ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes und glückliches neues Jahr. Und vergesst meine düsteren Überlegungen! Wir werden das Jahr 2022 mit guter Hoffnung und neuem Mut eröffnen.

Mit herzlichen Grüßen von eurem Vorsitzenden,

Van het bestuur en de redactie

Beste lezers,

In deze Triangel stellen de drie kandidaten voor het bestuur zich voor. Jan Maarten heeft als interim penningmeester bij zijn aantreden in juli aangegeven dat hij tot 31 december 2021 in functie zal blijven.

Johan Hulshof heeft zich bereid verklaard op 1 januari de functie van penningmeester op zich te nemen.

Daarnaast hebben Menno von Brucken Fock en Wim Morrenhof toegezegd in het bestuur zitting te willen nemen. Tijdens de ALV in februari zal de uitbreiding met bestuursleden een agendapunt zijn.

Van de redactie

Hier is hij dan, de laatste Triangel van 2021. Het was weer een heel bijzonder jaar voor de AOCN, weinig evenementen en daarom ook weinig ritverslagen.

Ondanks alle beperkingen zijn wij zijn er toch in geslaagd om vier goed gevulde Triangels te presenteren.

De redactie dankt iedereen die een bijdrage heeft geleverd aan deze editie en alle andere schrijvers die ons in de loop van het jaar van kopij hebben voorzien. Andreas Rosien heeft er weer voor gezorgd dat de Duitse teksten zijn gecontroleerd en waarnodig gecorrigeerd, waarvoor dank. Paul heeft weer gezorgd voor de opmaak van deze editie. Blijf ons voorzien van jullie belevenissen zodat we ook volgend jaar weer een gevarieerd periodiek aan kunnen bieden.

Dringende oproep van de registersecretaris!

Zoals u waarschijnlijk wel weet hebben we een clubregister waarin alle Alvis auto's van onze leden zijn opgenomen.

In dit register worden de gegevens van de auto's zo compleet mogelijk vastgelegd.

Met deze gegevens bouwen we een stuk historie op en we gebruiken de gegevens om informatie te verschaffen aan (nieuwe) leden die vragen hebben over de historie en correcte uitvoering van de diverse auto's en als hulp bij restauratie.

Bij een eventuele verkoop kan het ook soms ook helpen dat de auto in het register van de club van de club is opgenomen en de historie van de auto bekend is.

Het huidige register is inmiddels al weer 10 jaar oud en we willen dit graag actualiseren.

Het doel is om het register in een mooie boekvorm aan de leden uit te reiken bij ons 40 jarig jubileum in 2022.

Von dem Vorstand und der Redaktion

Liebe Leserinnen und Leser,

In dieser Ausgabe von Triangel stellen sich die drei Kandidaten für den Vorstand vor. Jan Maarten hat bei seinem Antritt im Juli als Interims-Schatzmeister angekündigt, dass er bis zum 31. Dezember 2021 im Amt bleiben wird. Johan Hulshof hat sich bereit erklärt, am 1. Januar Schatzmeister das Amt von Schatzmeister zu übernehmen. Darüber hinaus haben sich Menno von Brucken Fock und Wim Morrenhof bereit erklärt, dem Vorstand beizutreten. Die Erweiterung des Vorstands wird ein Tagesordnungspunkt auf der Generalversammlung im Februar sein.

Von der Redaktion

Hier ist der letzte Triangel des Jahres 2021. Es war wieder ein ganz besonderes Jahr für das AOCN, wenig Veranstaltungen und daher auch wenig Berichte über Ausfahrten. Trotz aller Einschränkungen ist es uns gelungen, vier gut gefüllte Triangels zu präsentieren.

Die Redaktion dankt allen, die zu dieser Ausgabe beigetragen haben, und allen anderen Autoren, die uns im Laufe des Jahres Texte zur Verfügung gestellt haben. Andreas Rosien hat wieder dafür gesorgt, dass die deutschen Texte überprüft und gegebenenfalls korrigiert wurden, wofür wir ihm sehr dankbar sind. Paul hat sich wieder um das Layout dieser Ausgabe gekümmert. Schickt uns weiter eure Erlebnisse, damit wir euch auch im nächsten Jahr wieder eine abwechslungsreiche Zeitschrift anbieten können.

Ein Hilferuf des Registersekretär!

Wie Sie wahrscheinlich wissen, haben wir ein Clubregister, in dem alle Alvis-Fahrzeuge unserer Mitglieder eingetragen sind. In diesem Register werden die Daten der Fahrzeuge so vollständig wie möglich erfasst.

Mit diesen Daten bauen wir ein Stück Geschichte auf und nutzen die Daten zur Information von (neuen) Mitgliedern, die Fragen zur Geschichte und korrekten Ausführung der verschiedenen Fahrzeuge haben, und als Hilfe bei der Restaurierung. Bei einem eventuellen Verkauf kann es auch hilfreich sein, dass das Auto im Clubregister eingetragen ist und die Geschichte des Fahrzeugs bekannt ist.

Das derzeitige Register ist bereits 10 Jahre alt und wir würden es gerne aktualisieren.

Ziel ist es, den Mitgliedern zum 40-jährigen Jubiläum im Jahr 2022 das Register in einer schönen Buchform zu präsentieren.

Unsere dringende Bitte an Sie ist daher, die Angaben zu Ihrem Alvis mit dem aktuellen Zustand, aktuellen Fotos



Ons dringend verzoek aan u is dan ook om de gegevens van uw Alvis(sen) aan te vullen met de huidige staat, actuele foto's en eventuele bijzonderheden zoals speciale uitvoeringen interessante vorige eigenaren of gereden bekende rally's/races.

Alleen met uw hulp kunnen we het register compleet maken !

Het is een kleine moeite en we maken het u makkelijk met een invulformulier. Het invulformulier sturen we binnenkort per e-mail. Foto's kunt u als bijlage mee zenden.

Rob Claasen
Registersecretaris Alvis Owner Club Nederland
M +31 (0)653841320
register@alvisocn.com



und eventuellen Besonderheiten wie Sonderausführungen, interessanten Vorbesitzern oder berühmten gefahrenen Rallyes/Rennen zu vervollständigen.

Nur mit Ihrer Hilfe können wir das Register vollständig machen!

Es ist ein kleiner Aufwand und wir machen es Ihnen mit dem beigefügten Formular leicht. Sie können die Fotos als Anhang versenden.

Es ist nur ein kleiner Aufwand und wir machen es Ihnen mit einem Eingabeformular leicht. Wir werden Ihnen das Formular in Kürze per E-Mail zusenden. Sie können Fotos als Anhang hinzufügen.

Rob Claasen
Registersecretaris Alvis Owner Club Nederland
M +31 (0)653841320
register@alvisocn.com



Evenementenkalender 2022

| Wat | Wanneer | Waar / Organisator(en) |
|--|-------------------|---|
| AOCN evenementen: | | |
| 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 | 7 - 11 juli | Mogelijk in combinatie met Crossing Borders |
| Jubileumweekend 40 jaar AOCN - Indian Run | 16 - 18 september | Bestuur AOCN |
| High Tea | 27 november | |
| niet AOCN evenementen: | | |
| International Alvis Weekend | 1 - 3 juli | AOC East Anglia Engeland Hintleshamm Hall |
| Crossing Borders 15 | 7 - 11 juli | Papenburg Duitsland Manfred Fleischmann |

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.

Even voorstellen

Menno von Brucken Fock

Beste leden van de AOCN.

Als alles volgens planning verloopt zal ik, na verloop van tijd, de taken van André Hillebrand als secretaris gaan overnemen. Het leek het bestuur een goed idee om u als leden & partners iets over mijn achtergrond te vertellen.

Ik ben in 1953 in Breda geboren als 'nakomertje' van een beroepsmilitair en zijn eega. Ik was de derde zoon. Lagere school en middelbare school werden doorlopen in Apeldoorn, alwaar ik het stedelijk Gymnasium in 1973 met het behalen van een B-diploma heb afgerond.

Na een verloren jaar vanwege uitloten ben ik in 1974 diergeneeskunde gaan studeren en ben in die periode actief geweest als student-bestuurder in de faculteitsraad, universiteitsraad en faculteitsbestuur. Tevens ben ik een jaar voorzitter geweest van de Utrechtse Studenten Hockeyclub. Na een aantal jaren in Brabant als dierenarts gewerkt te hebben moest ik mijn toekomstvisie bijstellen vanwege een polsprobleem. Mijn vrouw en ik hadden reeds 2 zonen toen wij verhuisden naar Almelo om daar een gezelschapsdierenpraktijk over te nemen.

Er kwamen nog 2 zonen bij maar die zijn inmiddels allemaal 'uitgevlogen'. In Almelo ben ik ook actief geweest binnen de hockeyvereniging en ik heb zo'n 15 jaar in het bestuur van Lions Club Almelo gezeten. Onze praktijk is vorig jaar verkocht aan buurtcollega's maar wij werken in de nieuwe locatie door als zzzp-ers.

Hockey en tennis vormden een belangrijk deel van mijn vrije tijdsbesteding totdat blessureleed mij noodzaakte om daar mee te stoppen. Mijn allergrootste passie was en is muziek. Ik heb accordeon les gekregen op de lagere school en later ook pianoles en ik bezit enkele gitaren. Mijn talenten bleken echter bij lange na niet voldoende om daar echt in verder te kunnen gaan. De liefde voor klassieke muziek werd in de middelbare schooltijd ingeruild voor die voor hedendaagse rockmuziek, vooral de 'progressieve rockmuziek'. Tot op de dag van vandaag luister ik daar graag naar, ik schrijf recensies, artikelen, doe interviews en ik fotografeer tijdens concerten. Ik heb ook een eigen site: www.mennovonbruckenfock.nl

Vanwaar dan die oldtimers? Begin jaren tachtig namen wij in een opwelling een Traction Avant mee uit Frankrijk en uiteindelijk leidde dit tot de aanschaf van onze eerste Riley, een RMF uit mijn geboortjaar. Ik werd lid van de Riley Club Holland en als je lid bent, dan moet je op een goed moment ook een bijdrage leveren was en is mijn mening dus vandaar dat ik enkele jaren geleden secretaris van deze 'RCH' geworden ben. Een functie die ik overigens komend jaar beëindig.

Nadat mijn ouders kort na elkaar kwamen te overlijden



Ich möchte mich vorstellen

Menno von Brucken Fock

Liebe Mitglieder des AOCN.

Wenn alles nach Plan läuft, werde ich nach einiger Zeit die Aufgaben von André Hillebrand als Sekretär übernehmen. Der Vorstand hielt es für eine gute Idee, euch als Mitglieder und Partner etwas über meinen Hintergrund zu erzählen.

Ich wurde 1953 in Breda als Sohn eines Berufssoldaten und seiner Frau geboren. Ich war der dritte Sohn. Ich besuchte die Grund- und Mittelschule in Apeldoorn, wo ich 1973 an dem städtischen Gymnasium das B-Diplom absolvierte. Nach einem verlorenen Jahr wegen eines Studienausschlusses nahm ich 1974 das Studium der Veterinärmedizin auf und war in dieser Zeit als Studentenvertreter im Fakultätsrat, im Universitätsrat und im Fakultätsrat aktiv. Außerdem war ich ein Jahr lang Vorsitzender des Utrechter Studenten-Hockeyclubs. Nachdem ich einige Jahre als Tierarzt in Brabant gearbeitet hatte, musste ich meine Zukunftsvisionen aufgrund eines Problems mit dem Handgelenk anpassen. Meine Frau und ich hatten bereits zwei Söhne, als wir nach Almelo zogen, um dort eine Tierarztpraxis zu übernehmen. Zwei weitere Söhne kamen hinzu, aber sie sind inzwischen alle „ausgeflogen“.

In Almelo war ich auch im Hockeyclub aktiv und war etwa 15 Jahre lang im Vorstand des Lions Club Almelo. Unsere Praxis wurde letztes Jahr an Kollegen aus der Region verkauft, aber wir arbeiten am neuen Standort als Freiberufler weiter. Hockey und Tennis waren ein wichtiger Teil meiner Freizeit, bis mich Verletzungen dazu zwangen, diese Sportarten aufzugeben. Meine größte Leidenschaft war und ist die Musik. Ich habe in der Grundschule Akkordeonunterricht genommen und später Klavierunterricht, und ich besitze einige Gitarren. Allerdings reichten meine Talente nicht annähernd aus, um dies wirklich zu verfolgen. Die Liebe zur klassischen Musik wurde in der Mittelschulzeit gegen zeitgenössische Rockmusik eingetauscht, insbesondere gegen die „progressive Rockmusik“. Bis heute höre ich sie gerne, schreibe Kritiken, Artikel, gebe Interviews und fotografiere bei Konzerten. Ich habe auch meine eigene Website: www.mennovonbruckenfock.nl.

Warum also die Oldtimer? Anfang der achtziger Jahre brachten wir aus einer Laune heraus einen Traction Avant aus Frankreich mit, was schließlich zum Kauf unseres ersten Riley führte, einem RMF aus dem Jahr meiner Geburt. Ich wurde Mitglied im Riley Club Holland, und wenn man Mitglied ist, dann muss man auch irgendwann einen Beitrag leisten, das dachte ich mir, und deshalb wurde ich vor ein paar Jahren Sekretär dieses 'Riley Club Holland'. Eine Funktion, die ich übrigens nächstes Jahr beenden werde. Nachdem meine Eltern 2003 kurz hin-

in 2003 heb ik uiteindelijk de georven aandelen (waar ik helemaal niets mee had) verkocht en kreeg de Riley steeds meer 'gezelschap'. Zowel Orly als ik vinden het heerlijk om in een oldtimer te rijden en toertjes te maken. Kennis van onze auto's hebben wij in het geheel niet, maar wij dachten dat naast het plezier dat wij met de auto's zouden hebben deze oldtimers vast wel een goede investering zouden zijn. Helaas blijken wij niet de meest gelukkige keuzes gemaakt te hebben dus strikt financieel gezien is ons huidige wagenpark absoluut geen winstgevende onderneming.

Als bestuurder van de RCH kwam ik enkele jaren geleden in contact met de AOCN. Orly en ik voelden ons in 'jullie' gezelschap erg thuis en ik mocht van het bestuur zelfs als niet 'Alvis Owner' lid worden!

Op het moment dat ik eigenlijk dacht nooit meer een 'Alvis Owner' te worden kwam ik in gesprek met Jan Maarten ten Bos met als resultaat dat zijn 'Grey Lady' nu de onze is!

Mijn bestuurservaring gecombineerd met de wil om als lid een bijdrage te willen leveren resulteerden in mijn voorstel om het secretariaat over te gaan nemen. Gelukkig bleken zowel André als Anton bereid om als bestuurslid aan te blijven want zoveel kennis en ervaring zo maar opgeven zou eeuwig jammer zijn geweest... Samen met hen, Johan en Wim hopen wij de AOCN van dienst te kunnen zijn.

tereinander gestorben waren, verkaufte ich schließlich die Aktien, die ich geerbt hatte (Aktien sind nicht so mein Ding), und der Riley bekam immer mehr Gesellschaft von anderen Klassikern. Sowohl Orly als auch ich lieben es, einen Oldtimer zu fahren und Ausflüge zu machen. Wir kennen uns mit unseren Autos überhaupt nicht aus, aber wir dachten, dass diese Oldtimer neben dem Spaß, den wir mit ihnen haben würden, wahrscheinlich eine gute Investition sein würden. Leider scheinen wir nicht die glücklichsten Entscheidungen getroffen zu haben, so dass unsere derzeitige Flotte rein finanziell gesehen definitiv kein rentables Unterfangen ist. Als Vorstandsmitglied des RCH kam ich vor einigen Jahren mit der AOCN in Kontakt. Orly und ich fühlten uns in „Ihrer“ Gesellschaft sehr wohl und der Vorstand des AOCN erlaubte mir sogar, als Nicht-„Alvis-Besitzer“ Mitglied zu werden! In dem Moment, in dem ich dachte, dass ich nie ein Alvis-Besitzer werden würde, führte ein Gespräch mit Jan Maarten ten Bos zu dem Ergebnis, dass seine „Grey Lady“ jetzt uns gehört! Meine Erfahrung als Vorstandsmitglied, verbunden mit dem Willen, als Mitglied einen Beitrag zu leisten, führte zu meinem Vorschlag, das Sekretariat zu übernehmen. Glücklicherweise waren sowohl André als auch Anton bereit, im Vorstand zu bleiben, denn es wäre schade gewesen, so viel Wissen und Erfahrung aufzugeben... Gemeinsam mit ihnen, Johan und Wim hoffen wir, dem AOCN von Nutzen zu sein.

Even voorstellen



Johan Hulshof

Bouwjaar: 1980
Gezin: Getrouwd met Janske, vader van Leonoor (10), Jules (8) en Arthur (5)
Woonplaats: Weert
Beroep: Head of IP Business Counseling – ams OSRAM
Hobby's: Klassieke auto's, muziek, zelfbouw buizenversterkers, hardlopen, wijn (eigenlijk te veel)

Beste leden,
Na de herhaalde oproepen van het huidige bestuur heb ik mij gekandideerd voor het penningmeesterschap van de AOCN. Ik ben lid van de club sinds de zomer van 2019. Niet lang na mijn inschrijving vond ik sneller dan verwacht een passende Alvis. Ik kreeg de bijzondere kans om de rode Alvis TD21 Series I, ooit gerestaureerd door mijn vader, terug de familie in te krijgen. Het verhaal daarover is terug te lezen in Triangel 118. Alvis liep als een rode draad door mijn jeugd en ik leerde sommigen van

Ich möchte mich gerne vorstellen

Johan Hulshof

Baujahr: 1980
Familie: Verheiratet mit Janske, Vater von Leonoor (10), Jules (8) und Arthur (5)
Wohnort: Weert
Beruf: Leiter IP Business Counselling – ams OSRAM
Hobbys: Oldtimer, Musik, selbstgebaute Röhrenverstärker, Laufen, Wein (eigentlich zu viel)

Liebe Mitglieder,
Nach wiederholten Aufforderungen durch den derzeitigen Vorstand habe ich mich um das Amt des Schatzmeisters des AOCN beworben. Ich bin seit dem Sommer 2019 Mitglied des Clubs. Nicht lange nach meiner Anmeldung fand ich einen passenden Alvis, schneller als erwartet. Ich hatte die besondere Gelegenheit, den roten Alvis TD21 Serie I, den mein Vater einst restauriert hatte, wieder in die Familie zu holen. Die Geschichte dazu können Sie im Triangle 118 nachlesen. Alvis zog sich wie ein roter Faden durch

jullie al meer dan 30 jaar geleden kennen. Als ‘volgende generatie’ wil ik graag een bijdrage leveren aan deze mooie club en het behoud van het culturele erfgoed van het merk Alvis. Ook wil ik mij inzetten voor promoten van het merk onder jongere generaties. Ik ben maar alvast bij mijn eigen kinderen begonnen.

Na mijn studie Europees Recht in Maastricht en een tweede master in Law & Economics, heb ik mij gespecialiseerd in geneesmiddelen regelgeving (met name vergunnings-procedures en farmaceutisch reclamerecht).

Met deze achtergrond begon ik mijn professionele carrière in de nabijheid van de Europese Instellingen in Brussel, waarna ik in 2008 in Utrecht als advocaat aan de slag ging. Daar kwam ik in aanraking met het intellectuele eigendomsrecht. Dat leidde mij naar de ‘High Tech’ industrie. Bij toeval ben ik in 2011 bij de oude semiconductor divisie van Philips (NXP) aan de slag gegaan binnen de ‘IP Department’. Sinds 2019 heb ik mee mogen bouwen aan een nieuw IP Team binnen ams AG, een Oostenrijks bedrijf gespecialiseerd in optische sensoren. In maart van 2021 nam ams het Duitse OSRAM (de oude lampen divisie van Siemens) over. Van lampen is al geruime tijd geen sprake meer. Binnen het gecombineerde bedrijf houd ik mij vooral bezig met de commerciële kant van IP, zoals aan- en verkoop van bedrijfsonderdelen, (octrooi en merk) licenties en gebruik van IP ter ondersteuning van product-verkopen.

Buiten mijn professie, de snel groeiende onderneming van Janske in compressietherapie, en een druk jong gezin, zijn er eigenlijk teveel hobby’s. Naast onze Alvis, die ik zoveel mogelijk zelf probeer te onderhouden, vind ik het erg leuk om (buisen)versterkers te bouwen of repareren, iedere week voldoende te bewegen (o.a. hardlopen), te genieten van muziek (maken en luisteren) en, op zijn tijd, een goed glas wijn.

meine Jugend und ich habe einige der Mitglieder vor mehr als 30 Jahren kennengelernt. Als „nächste Generation“ möchte ich zu diesem schönen Club und der Erhaltung des kulturellen Erbes der Marke Alvis beitragen.

Ich möchte die Marke auch bei den jüngeren Generationen bekannt machen. Ich habe schon mal bei meinen eigenen Kindern begonnen.

Nach dem Studium des Europarechts in Maastricht und einem zweiten Master in Law & Economics habe ich mich auf pharmazeutische Regulierung (insbesondere Zulassungsverfahren und Arzneimittelwerberecht) spezialisiert.

Vor diesem Hintergrund begann ich meine berufliche Laufbahn in der Nähe der europäischen Institutionen in Brüssel, bevor ich 2008 als Rechtsanwalt in Utrecht tätig wurde. Dort kam ich mit dem Recht des geistigen Eigentums in Berührung. Das führte mich in die „High-Tech“ Industrie. Zufällig begann ich 2011 bei der alten Halbleiterabteilung von Philips (NXP) in der „IP-Abteilung“ zu arbeiten. Seit 2019 darf ich bei der ams AG, einem österreichischen Unternehmen, das sich auf optische Sensoren spezialisiert hat, ein neues IP-Team aufbauen. Im März 2021 übernahm ams das deutsche Unternehmen OSRAM (die ehemalige Lampensparte von Siemens). Lampen sind seit langem kein Thema mehr. Innerhalb des kombinierten Unternehmens kümmere ich mich hauptsächlich um die kommerzielle Seite des geistigen Eigentums, z. B. den Kauf und Verkauf von Geschäftseinheiten, (Patent- und Marken-) Lizenzen und die Nutzung des geistigen Eigentums zur Unterstützung des Produktabsatzes.

Neben meinem Beruf, dem schnell wachsenden Unternehmen von Janske in der Kompressionstherapie und einer vielbeschäftigten jungen Familie gibt es eigentlich zu viele Hobbys. Abgesehen von unserem Alvis, den ich versuche, so weit wie möglich selbst zu warten, baue oder repariere ich sehr gerne Röhrenverstärker, treibe jede Woche ausreichend Sport (z.B. Laufen), genieße Musik (passiv und aktiv) und ab und zu ein gutes Glas Wein.

Even voorstellen



Wim Morrenhof

Na de brandbrieven van het bestuur dit jaar heb ik besloten om mij beschikbaar te stellen voor een bestuursfunctie.

Ik zou het zonde vinden als onze mooie club op zou moeten houden te bestaan omdat er geen bestuur meer is.

Mijn naam is Wim Morrenhof en ik ben 69 jaar oud en woon in Venlo samen met mijn echtgenote Sue. Bijna vijf jaar terug ben ik gepensioneerd als orthopedisch chirurg. De interesse in klassieke auto's bestaat al heel lang. Als jong studentje kreeg ik een kleine erfenis en heb in een opwelling een Citroen Traction zes cilinder gekocht.

Ich möchte mich gerne vorstellen

Wim Morrenhof

Nach den Brandbriefen des Vorstands in diesem Jahr habe ich beschlossen, mich für einen Vorstandsposten zur Verfügung zu stellen.

Ich denke, es wäre eine Sünde, wenn unser schöner Verein aufhören würde zu existieren, weil es keinen Vorstand mehr gibt.

Mein Name ist Wim Morrenhof, ich bin 69 Jahre alt und lebe mit meiner Frau Sue in Venlo. Vor fast fünf Jahren ging ich als orthopädischer Chirurg in den Ruhestand. Das Interesse an Oldtimern besteht schon seit langem. Als junger Student erhielt ich eine kleine Erbschaft und kaufte aus einem Impuls heraus einen Citroen Traction

Prachtig om in te rijden maar erg duur in de benzine.

Ik moest twee weken sparen om een weekendje weg te kunnen. En toen de koppakking het begaf heb ik hem snel van de hand gedaan. Daarna nog vele Citroens gehad, van eenden tot snoeken en een CX. Ik was een echte Citrofiel tot ik Sue, mijn echtgenote, leerde kennen. Zij is van Engelse komaf en hierdoor raakte ik geïnteres-

seerd in auto's van Engelse makelij. Intussen was ik echter zo druk met de praktijk dat er geen tijd was voor een klassieke auto.

Toch was de liefde voor klassiekers niet gedoofd. Ongeveer twintig jaar geleden heb ik in een opwelling, opnieuw, weer een klassieker gekocht. Een Morris Mini Cooper mk 1 uit 1967. Deze was in slechte staat zodat ik besloot hem te restaureren. Hij is dus volledig uit elkaar gehaald en toen ik daar mee klaar was realiseerde ik mij dat ik helemaal geen tijd had om hem weer op te bouwen, zodat hij in de opslag ging als pensioenproject. Vier jaar geleden is hij weer uit de opslag gekomen en ben ik met de restauratie begonnen. Dit is een langzaam proces aangezien het motto is: het gaat om de reis en minder om de bestemming. Intussen wilden we wel graag rijden in een klassieker zodat ik op zoek ben gegaan naar een gerestaurerde rijdbare auto.

Na enig zoeken en wat consultatie met onze voorzitter is het een Alvis TD 21 uit 1962 geworden en deze voldoet volledig aan onze verwachtingen. We voelen ons thuis in de AOCN en proberen zoveel mogelijk ritten mee te doen. Ik wil me dan ook graag inzetten voor de club zodat we nog vele jaren van de gezelligheid van de medeclubleden kunnen genieten en het merk Alvis nog meer bekendheid kunnen geven.



Sechs-zylander. Schön zu fahren, aber sehr teuer im Benzin. Ich musste zwei Wochen lang sparen, um für ein Wochenende wegfahren zu können. Und als die Kopfdichtung kaputt ging, habe ich sie schnell entsorgt. Danach hatte ich viele Citroens, von Enten über DS bis hin zu einem CX.

Ich war ein echter Citrophiler, bis ich Sue, meine Frau, kennenlernte. Sie ist englischer

Herkunft, und hierdurch wuchs mein Interesse für Autos aus englischer Produktion. In der Zwischenzeit war ich jedoch so sehr mit der Arbeit beschäftigt, dass ich keine Zeit für einen Oldtimer hatte. Dennoch ist die Liebe zu den Klassikern nicht erloschen. Vor etwa zwanzig Jahren kaufte ich aus einer Laune heraus einen weiteren Oldtimer. Ein Morris Mini Cooper MK 1 von 1967. Dieser war in schlechtem Zustand, sodass ich beschloss, ihn zu restaurieren. Also habe ich ihn komplett zerlegt, und als ich damit fertig war, wurde mir klar, dass ich keine Zeit hatte, ihn überhaupt wieder aufzubauen, also wurde er als Ruhestandsprojekt eingelagert. Vor vier Jahren kam er wieder aus dem Lager und ich begann mit der Restaurierung. Dies ist ein langsamer Prozess, denn das Motto lautet: Es geht um die Reise und weniger um das Ziel. In der Zwischenzeit wollten wir einen Oldtimer fahren, also begann ich mit der Suche nach einem restaurierten, fahrbaren Auto. Nach einigem Suchen und Beratung mit unserem Vorsitzenden haben wir einen Alvis TD 21 aus dem Jahr 1962 gefunden, der unsere Erwartungen voll erfüllt. Wir fühlen uns im AOCN sehr wohl und versuchen, an so vielen Veranstaltungen wie möglich teilzunehmen. Deshalb möchte ich mich für den Club engagieren, damit wir noch viele Jahre lang die Gesellschaft unserer Clubmitglieder genießen und die Marke Alvis noch bekannter machen können.

▼ ▼ ▼

Laatste artikel over Christo van Zweeden.

Zoals in de laatste Triangel aangekondigd, verschijnt in deze Triangel een verslag van Christo en Titia van Zweeden over een reis naar Schotland waarin een mooi beeld wordt geschetst van Christo en zijn 4,3 liter Alvis. Dit is een mooie afsluiting met een artikel van één van de oprichters van onze AOCN, en een goede herinnering aan Christo. Voor de leden die Christo niet gekend hebben geeft dit een mooi beeld van een markant persoon in de AOCN.

André Hillebrand.





SCHOTLANDREIS MET GRABERFREUNDEN

Christo en Titia van Zweeden

Vertrek: 17 augustus 1997 vanuit Zeebrugge naar Hull (P & O Ferries).

Terugkeer: 30 augustus 1997 in Europoort vanuit Hull.

Auto: Alvis 4.3 L (1939) zonder kap maar met tonneau uit 1939.

Gereden aantal miles: 2050.

Brandstof verbruik: tba.

Aanleiding: uitnodiging van de Graber Freunde, Zwitserland.

Het gezelschap dat daadwerkelijk aan de trip meedeed bestond uit vijf auto's: Pascal en Rachelle Chatenay (Alvis TC/100 1959 DHC), Ruedi en Rosemarie Platner (Talbo Lago Record DHC 1948 cabr, Eliane en Peter Schleiffer (Alvis TC/100 saloon 1959, Ruedi en Marianne Suter (Alvis TD 21 DHC 1960), Christoph en Madame Spoerry (zonder oldtimer) en wij met de Tourer.

Vrijdag 15 augustus werd de 4.3 uiteindelijk afgeleverd, helaas met een niet-werkende dynamo en/of regelaar.

Ook moesten, omdat het kenteken net bekend was, de verzekeringspapieren nog worden opgehaald bij de agent.

Al met al een spanning die op de voorpret voor

zo'n mooie rit wel een demper zette.

Het beste plan was bij aankomst in Hull niet met de groep de eerste twee dagen mee te reizen maar direct een gekwalificeerde electriciën op te zoeken om het oplaad probleem te verhelpen. Het leek immers onzeker dat elke avond de accu's konden worden opgeladen en niets is meer no-show als een 4.3 rijder om een starthulp te zien bedelen.

Uiteindelijk zijn we na veel bellen aangeland bij Colin Newby, vlak boven Manchester, een bekend reparateur van en handelaar in Alvis auto's en onderdelen, tevens (nu voormalig) secretaris van de Midlands Section van de AOC.

Kort samengevat één hotelovernachting en anderhalve dag verder plus een reparatierekening van 40 uur, en een verbrande ampere meter aan ervaringen rijker konden we koers zetten naar Noord-West Schotland waar het gezelschap in het schitterend in de bossen gelegen Country hotel Corsemalzie House bij Newton Stewart (Dumfries) al een dag had verpoost.

Zonder kap bleek het een natte ervaring te worden. Tenslotte kwamen we tegen middernacht aan ergens in het aardedonkere gebied.

Overigens was er letterlijk in the middle of no-

Opgesteld voor Corsemalzie House de twee TD 21's cabr. van Chatenay en Suter, daarnaast de Talbot Lago Record T26S 1949 cabr. van Plattner en de 4.3 liter. Niet op de foto is de TC 108/G 1958 coupé van Schleiffer.



where op het kruispunt van twee landwegen een ouderwetse rode telefooncel; in verband met een lege accu van de mobile konden we toen toch het hotel aankondigen dat we er aan kwamen.

De volgende dag benut om bij Castle Douglas een zeer fraaie tuin te bekijken: mooi uitgegroeide boomgroepen en borders in een sterk geaccidenteerd parklandschap.

De dag daarna vertrek naar Edinburgh, met - gelukkig voor ons "kaplozen" - steeds betere weersomstandigheden.

Via het Tweeddal naar het Noorden tegen de avond aangekomen bij het Prestonfield House Hotel in het Holyrood Park, Highland cattle bij de oprijlaan en pauwen aan de hotel ingang.

Het hotel, een mooi landhuis met elegante inrichting en nieuwe vleugel met comfortable suites. Eigen lounge voor ons kleine gezelschap, fenomenale service. Ceremonies als het opdienen van de Haggis met doedelzak begeleiding.

Edinburgh was in de ban van het jaarlijkse festival. De stad was overvol met touristen, het was bijna onmogelijk om nog aan losse kaarten voor uitvoeringen te komen. Niettemin een zeer geslaagd lang weekend daar gependend.

Vervolgens een uitstap naar de oostkust naar het indrukwekkend Tantaleon kasteel-fort uit de twaalfde eeuw.

Zondags ontving ons de Scottish Section op het race circuit van Knox Hill ten Noorden van Edinburgh, op het schiereiland Five.

Ondanks het feit dat men een week eerder het Scottish Weekend achter de rug had, was toch een flink aantal leden present om de Grabbers te ontvangen. Na de gebruikelijke line up en de gelegenheid om op een slipbaan een miniles te nemen (helaas niet in de eigen Alvis) gingen het hele gezelschap achter een pace wagon het circuit op.

'Road block' op weg naar Castle Douglas.



Het zal voor de toeschouwers minstens zo leuk zijn geweest als voor de rijders zelf het veld van al die verschillende modellen te zien.

Maandag 15 augustus vervolgden we de tocht naar het Noordwesten naar Inverness. Van hieruit hebben we tochten gemaakt, onder meer naar de noordwest kust waar bij Inverewe (boven Skye) een subtropische tuin, beschut door de golfstroom pal op het Zuiden. Enorme Eucalyptus bomen. Traject schitterend, maar wel moeilijk te berijden in verband met single cariage roads en jonge automobilisten die geen eerbied hadden voor de 4.3 en je de berm in drongen. Trouwens toch opvallend dat de jeugd weinig interesse had in de Alvis, tegenwoordig toch niet een alledaagse verkeersdeelnemer meer. Daarentegen kwamen de de ouderen op het geluid af en applaudisseerden spontaan.

Een lunch in het fantastische kasteel aan de Noordkust "Cullen House", waarin een van de Zwitsers een deel van bezat, droeg verder aan het vakantiegevoel bij.

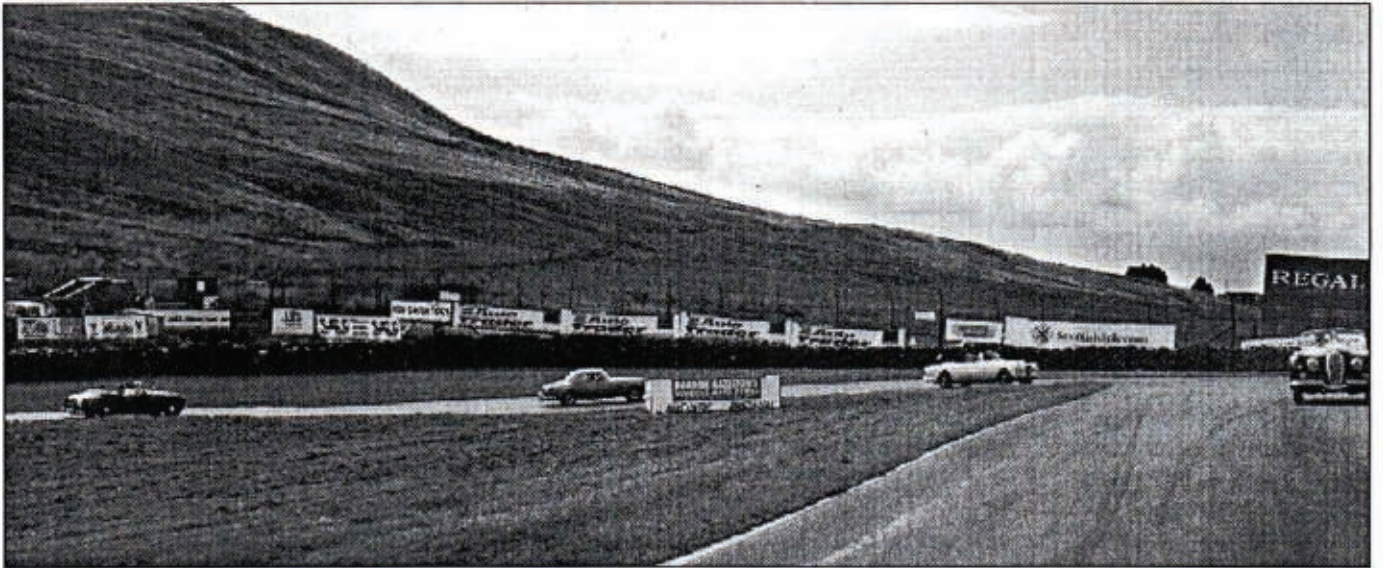
In de buurt bleek de locale Citroen dealer in Forres een zeer bekwame monteur te hebben die met veel gevoel de remmen en de ontsteking kon bijstellen. Zeer aanbevolen.



Route-overleg tussen v.l.n.r. Rosemarie Platner, Marianne Suter, Tilia, Peter Schleiffer.

Donderdag 28 augustus hebben we afscheid genomen van de Zwitsers omdat we in de buurt van Manchester onderdelen en een bestelde parkeerhoes moesten ophalen.

De tocht ging langs Loch Ness, Loch Lochy naar Fort William. Ondertussen spectaculaire oefenvluchten van Britse Tornado's die laag overkwamen.

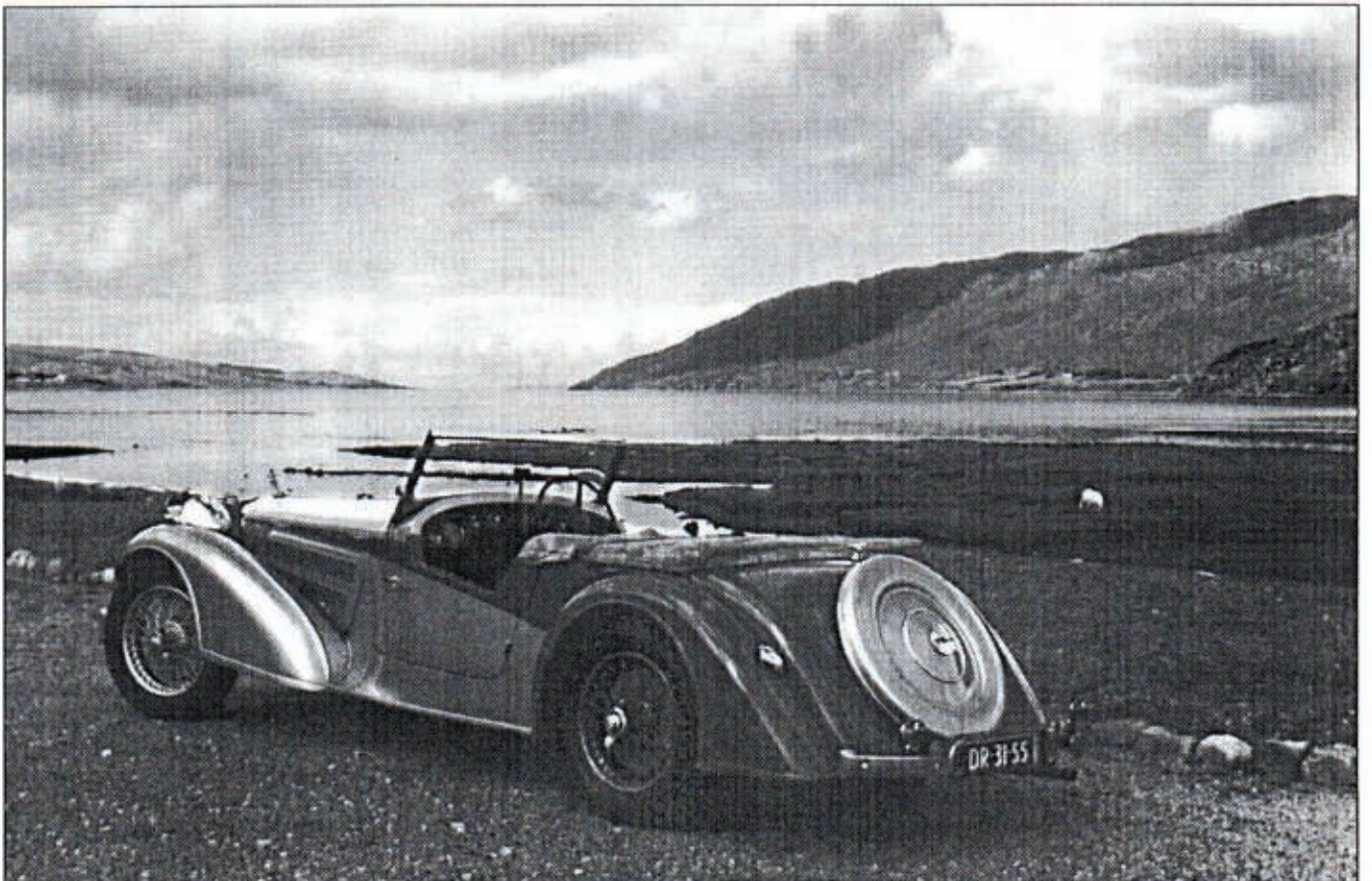


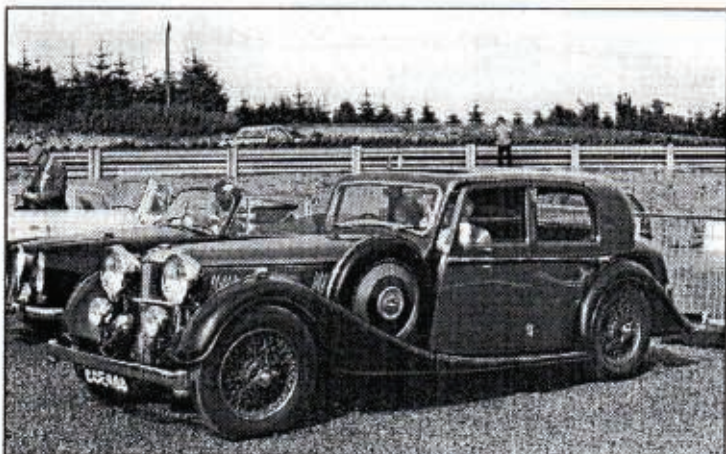
Knox Hill, een rondje draaien op het circuit.

Einde middag stapvoets rijdend door het spitsverkeer van Glasgow gaf wel de gelegenheid de vele Victoriaanse huizen in ons op te nemen. Daarna begon het aanhoudend te regenen. Tot overmaat van de pret verdween zonder aankondiging een tussenpijp van het linker uitlaatsysteem, waardoor er zelfs geen sprake meer was van een "straight through". Omdat we vreesden dat het kabaal onder de auto een te grote aanslag op het incasseringsvermogen van de liefhebbers

onder de "locals" zou doen, hebben we in een plaatsje langs de Motorway een grutter die zijn supermarkt nog niet had gesloten, bereid gevonden de inhoud van een halfgallon blik bonen zelf op te eten en ons het blik te gunnen. Met behulp van het in de persoonlijke uitrusting van iedere Alvisreiziger aanwezige ijzerzaagje en ijzerdraad was de overmaat aan decibels snel bedwongen en konden weer verder zuidwaarts via Manchester, Bradford richting Hull op weg gaan.

Little Loch Broom, Dundonnell





4,3 | Charlesworth saloon, ook aanwezig op Knox Hill,

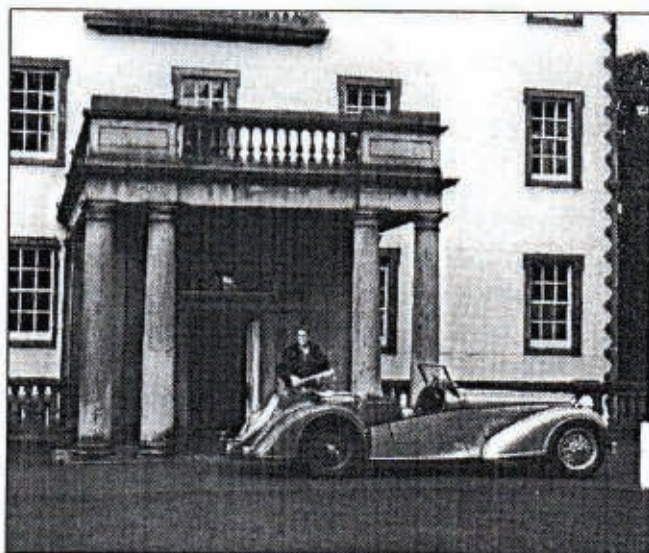
Van de helse verkeerscongestie van Bradford (Calcutta!) hebben we uitgerust in de tuinen en op het terras (met Eurogelden gerestaureerd) van Harewood House, met uitzicht op het door Capablity Brown aangelegde landschap met zwarte schapen. De moeite van een omweg meer dan waard.

Vervolgens werden we voor dit uitstapje gestraft want het verkeer op de A-1 naar Hull zat volledig vast. Het tijdstip van vertrek van de ferry naderde snel. Ook - gelijk op met het verstrijken van de tijd - steeg de watertemperatuur.

Het zijn in deze ogenblikken dat de Alvis-adept op zijn geloofvastheid wordt getest. Paranormaal of niet, we hebben de ferry toch gehaald en met een symbolische klap sloot het luik zich achter ons als laatste passagiers.

Deze eerste grote trip met de 4.3 was zeer geslaagd.

Christo en Titia van Zweeden.



De Alvis 4,3 Litre Special Short Chassis Sports Tourer is nu in het bezit van Serge van Havre en was één van de pronkstukken op de expositie 100 JAAR ALVIS in het Louwman Museum. (Foto Arjen Veldt Fotografie)

Onze digitale High Tea 2021



Loes en Antoine - Gastvrouw en Gastheer





Return to Alvis

Carel de Bruin

Als recent herintredend lid van AOCN is het misschien gepast mijzelf te introduceren en even stil te staan bij hoe dat zo is gekomen.

Ik denk dat ik eerder van 1993 t/m ca 2006 lid was van de AOC en van de AOCN. Ik had in '93 net de restanten van een SA Speed 20 (YY 2583) gekocht en die deels samen met Nick Simpson gerestaureerd en met hulp van Willem vd Meer uit Wales opgehaald. André is zo vriendelijk geweest mijn artikelen over de restauratie in oude Triangels voor mij op te zoeken. Sweet memories!

De auto was klaar in 1997 en ik bewaar heel goede herinneringen aan een trip naar Brooklands met een afvaardiging van AOCN waaronder Christo en Titia (hoe triest om te lezen dat Christo niet meer onder on is).

In '98 vertrokken wij naar achtereenvolgens China, Singapore en Saudi Arabia om na mijn pensionering in 2009 te eindigen in Frankrijk. Ook de Speed 20 is toen naar Frankrijk gekomen en daar m.b.v een "carte grise de collection" op Frans kenteken gezet.

Toeren met de Speed door de Vercors was een feest, maar vermeende technische probleempjes deden het Alvis enthousiasme toch wat verbleken: gedoe met spares uit Engeland etc.

Ik had natuurlijk ook weer een Traction Avant - mijn eerste auto als arm student in Leiden - aangeschaft, want in Frankrijk kan je natuurlijk niet zonder en in 2012 een XK 120 die de garage deelde met de Speed 20 en de Citroen.

In 2013 in een vlag van verstandsverbijstering de Speed 20 verkocht. De nieuwe eigenaar heeft inmiddels bewezen dat er niets mis was met die auto en heeft er de laatste jaren meermaals de 1000 Mile Trial en de Flying Scotsman mee gereden!

Als kürzlich wieder aufgenommenes Mitglied des AOCN ist es vielleicht angebracht, mich vorzustellen und ein wenig darüber nachzudenken, wie es dazu kam.

Ich glaube, ich war von 1993 bis etwa 2006 Mitglied des AOC und des AOCN. Im Jahr '93 hatte ich gerade die Überreste eines SA Speed 20 (YY 2583) gekauft und ihn in Zusammenarbeit mit Nick Simpson teilweise restauriert und mit Hilfe von Willem vd Meer aus Wales abgeholt. André war so freundlich, meine Artikel über die Restaurierung in alten Triangels für mich nachzuschlagen. Schöne Erinnerungen! Das Auto war 1997 fertig, und ich erinnere mich sehr gut an eine Reise nach Brooklands mit einer Delegation des AOCN, zu der auch Christo und Titia gehörten (wie schade, dass Christo nicht mehr unter uns weilt).

1998 zogen wir um, nacheinander nach China, Singapur und Saudi-Arabien, und nach meinem Eintritt in den Ruhestand im Jahr 2009 landeten wir in Frankreich. Der Speed 20 kam auch nach Frankreich und wurde in Frankreich mit einer „carte grise de collection“ zugelassen. Touren mit dem Speed durch den Vercors waren ein Fest, aber vermeintliche technische Probleme ließen die Alvis-Begeisterung schwinden: Ärger mit Ersatzteilen aus England etc. Ich hatte natürlich auch wieder einen Traction Avant gekauft - mein erstes Auto als armer Student in Leiden -, weil man in Frankreich nicht darauf verzichten kann. 2012 kaufte ich dann einen XK 120, der sich die Garage mit dem Speed 20 und dem Citroen teilte. 2013 verkaufte ich in einem Moment des temporären Wahnsinns den Speed 20. Der neue Besitzer hat seitdem bewiesen, dass mit dem Auto alles in Ordnung war und ist in den letzten Jahren mehrmals den 1000 Mile Trial und





In 2015 was de pret over, Ineke is ziek geworden en we hebben "Frankrijk" verkocht en zijn in 2016 naar Nederland teruggekeerd. In 2017 een XK 140 FHC gekocht in de hoop samen nog wat beschaafder dan in de open 120 te kunnen toeren, maar daar is niet veel meer van terecht gekomen. Na een paar moeilijke jaren is Ineke begin 2020 overleden.

Toen ik een beetje van de schok en de schrik was bekommen begon het Alvis hart toch weer te kloppen en kon ik de aanblik van de Speed 25 Brooklands Special niet weerstaan. Deze auto, oorspronkelijk een Charlesworth saloon uit 1936, voor het eerst verkocht in 1937 via Galt Ltd in Glasgow aan een distillery owner, die hem gebruikte om vergezeld van twee Irish Wolfhounds zijn producten in Londen aan de man te brengen. In de zestiger jaren is de auto naar Canada verkocht, waar hij tot in de jaren negentig nog heeft rondgereden. Daar is hij toen gekocht door Oliver Young, die de restauratie is begonnen.

De Charlesworth body was "beyond economical repair" en Oliver heeft besloten de Brooklands Special body, ontworpen door Myles Fenton in de UK, in 2015 te laten bouwen door RX Autoworks in Vancouver. Deze club heeft een aantal Pebble Beach en Villa d'Este winnaars op hun naam staan en de special body voor de Alvis is in

den Flying Scotsman damit gefahren! 2015 war der Spaß vorbei, Ineke wurde krank und wir verkauften „Frankreich“ und kehrten 2016 in die Niederlande zurück. 2017 haben wir einen XK 140 FHC gekauft, in der Hoffnung, gemeinsam auf eine zivilisiertere Art und Weise zu reisen als mit dem offenen 120er, aber das sollte nicht sein. Nach ein paar schwierigen Jahren verstarb Ineke Anfang 2020.

Als ich mich von dem Schock und dem Schrecken erholt hatte, begann das Alvis-Herz wieder zu schlagen und ich konnte dem Anblick des Speed 25 Brooklands Special nicht widerstehen. Dieser Wagen, ursprünglich eine Charlesworth-Limousine aus dem Jahr 1936, wurde erstmals 1937 über die Galt Ltd. in Glasgow an einen Brennereibesitzer verkauft, der ihn in Begleitung zweier irischer Wolfshunde zum Verkauf seiner Produkte in London nutzte. In den 1960er Jahren wurde der Wagen nach Kanada verkauft, wo er bis in die 1990er Jahre blieb.

Dort wurde er von Oliver Young gekauft, der mit seiner Restaurierung begann. Die Charlesworth-Karosserie war „nicht mehr wirtschaftlich zu reparieren“, und Oliver beschloss, die von Myles Fenton in Großbritannien entworfene Brooklands Special-Karosserie 2015 von RX bauen zu lassen. Diese Firma hat bereits mehrere Pebble Beach- und Villa d'Este-Sieger hervorgebracht, und die spezielle Karosserie für den Alvis ist, zumindest in meinen leicht voreingenommenen Augen, ein echter Hingucker.





mijn lichtelijk bevooroordeelde ogen althans oogstrelend. De auto rijdt prima zij het een beetje oorverdovend en een eerste tour van dik 2000 km door de Vogezes met Wheels on Tour van Lex van Lammeren in augustus dit jaar verliep probleemloos. Een paar kleinigheden, die zich bij zo'n eerste langere excursie openbaarden zijn inmiddels aangepakt. Helaas ging het op 10 september een beetje mis na afloop van de Vechtstreek Rallye. Op de terugweg kwam ik op Oude Rijn in zware stortbuien terecht en dat is niet handig in een open auto zonder dak en zonder ruitenwissers!! Nauwelijks zicht in de verblindende regens; stoppen langs de snelweg had geen zin en was levensgevaarlijk, maar door aan te klampen aan een vrachtwagen en zijn achterlichten te volgen kwam ik weliswaar doorweekt, maar heelhuids in Soest. Op 200 meter voor mijn voordeur ging het alsnog mis: een plotselinge wind/regenvlaag deed een extra stortvloed van water op mij neerdalen, die mij het laatste beetje zicht benam en mij tegen een boom tot stilstand deed komen. Rampspeed!! Radiator lek en gedeukt; toch maar de laatste meters ratelend naar huis gereden en de auto beneden in de garage geparkeerd. De volgende dag is die opgehaald en ter reparatie richting Gramsbergen vertrokken. "Alles sal reg kom" werd mij gelukkig meegedeeld en inmiddels is er grote voortgang geboekt. Enige echte probleem is de radiator cowl, die gekraakt is en niet meer te repareren. Hopelijk vinden ze een vervangend exemplaar. De reparaties zullen nog wel even duren, maar als het goed is is alles op tijd klaar voor de Flying Scotsman eind maart 2022. Voor alle zekerheid gaan we ook een paar ruitenwissers installeren. Zodra de blauwe raket weer compleet is hoop ik mijn opwachting te maken bij het eerstvolgende evenement. Tot dan.

Geïnteresseerde lezertjes kunnen een enthustiaste beschrijving van de auto en het werk bij RX Autoworks vinden in een prachtig artikel door Brendan McAleer uit 2016 in Road & Track (zie <https://www.roadandtrack.com/car-culture/a30517/this-one-of-a-kind-brooklands-style-speedster-is/>)



Das Auto fährt gut, wenn auch etwas ohrenbetäubend, und eine erste Tour von über 2000 km durch die Vogesen mit Lex van Lammeren's Wheels on Tour im August dieses Jahres verlief problemlos. Ein paar kleine Probleme, die bei einem solchen ersten längeren Ausflug auftraten, sind inzwischen behoben. Leider ging am 10. September nach der Vechtstreek Rallye etwas schief. Auf dem Rückweg hatte ich bei Oude Rijn mit heftigen Regenfällen zu kämpfen, was in einem offenen Auto ohne Dach und ohne Scheibenwischer unpraktisch ist! Kaum Sicht im blendenden Regen; das Anhalten auf der Autobahn war sinnlos und lebensgefährlich, aber indem ich mich an einen Lastwagen hängte und seinen Rücklichtern folgte, kam ich durchnässt, aber heil in Soest an. Doch 200 Meter vor meiner Haustür ging es dann doch schief: Ein plötzlicher Wind-/Regenstoß ließ einen zusätzlichen Wasserfall auf mich herabstürzen, der mir das letzte bisschen Sicht nahm und mich an einem Baum zum Stehen brachte. Eine Katastrophe! Der Kühler war undicht und verbeult; trotzdem fuhr ich die letzten Meter rasselnd nach Hause und parkte das Auto unten in der Garage. Am nächsten Tag wurde es abgeholt und zur Reparatur nach Gramsbergen geschickt. „Alles wird gut“, wurde mir glücklicherweise gesagt, und in der Zwischenzeit wurden große Fortschritte erzielt. Das einzige wirkliche Problem ist der Kühlergrill, der einen Riss hat und nicht mehr zu reparieren ist. Hoffentlich findet man einen Ersatz. Die Reparaturen werden einige Zeit in Anspruch nehmen, aber wenn alles gut geht, wird alles rechtzeitig für den Flying Scotsman Ende März 2022 fertig sein. Um sicher zu gehen, werden ich auch Scheibenwischer einbauen lassen. Sobald die blaue Rakete fertig ist, hoffe ich, an der nächsten Veranstaltung teilnehmen zu können. Bis dann!

Interessierte Leser finden eine begeisterte Beschreibung des Wagens und der Arbeit bei RX Autoworks in einem großartigen Artikel von Brendan McAleer aus dem Jahr 2016 in Road & Track (siehe <https://www.roadandtrack.com/car-culture/a30517/this-one-of-a-kind-brooklands-style-speedster-is/>).



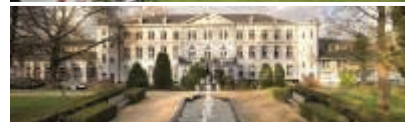


40 JAAR ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND

16 - 18 september 2022
Hotel Kasteel Bloemendal
Vaals



evenement@alvisocn.com
www.alvisocn.com



Jubileum 40 jaar Alvis Owner Club Nederland

In 2022 bestaat de AOCN 40 jaar en dat willen wij niet onopgemerkt voorbij laten gaan. Wij nodigen jullie uit om dit heuglijk feit samen met andere leden te vieren.

Op vrijdag 16, zaterdag 17 en zondag 18 september 2022 willen we dit in ons mooie Zuid Limburg gaan doen.

Wij hebben voor het jubileum Hotel Kasteel Bloemendal in Vaals gekozen. Het hotel ligt in een mooi park, heeft comfortabele kamers en een uitstekende keuken.

De meeste deelnemers zullen op donderdag 15 september, in de loop van de dag in Vaals arriveren. 's Avonds staat een gezamenlijk diner gepland.

Op vrijdag 16 september start het officiële programma.

Als Highlight staat tijdens deze dagen een rit met een stoomtrein op het programma die exclusief voor ons zal rijden en die als decor zal dienen voor het maken van foto's in combinatie met onze auto's.

Bestuur Alvis Owner Club Nederland

Donderdag 15 september

Aankomst deelnemers Jubileum

Vrijdag 16 september

Wij rijden naar Simpelveld waar op het ZLSM station exclusief voor ons een stoomtrein staat te wachten die ons meeneemt door Zuid Limburg. 'Aan boord' wordt tijdens de reis een lunch geserveerd.

's Avonds diner in het hotel

Zaterdag 17 september

Een rit door het mooie Limburgse land en een bezoek aan de model Steenkolenmijn in Valkenburg.

Na de Lunch keren we terug naar het hotel

Na het aperitief gaan we aan tafel voor het Gala Diner ter viering van 40 Jaar AOCN

Zondag 18 september

Een rit door Zuid Limburg en een bezoek aan het grottenstelsel van de Sint Pietersberg te Maastricht.

Na de Lunch wordt het jubileum afgesloten

Deelnemers die maandag vertrekken kunnen zondagavond gezamenlijk dineren

Alles onder voorbehoud



Another Alvis in the Netherlands

Een nieuwe ontdekking van een in Nederland afgeleverde nieuwe Alvis in 1928. In de afgelopen periode kreeg ik een onverwacht bericht uit Engeland van Greg Wrapson, de Historicus van het Alvis register, welke ook de verassende foto's en gegevens van de Alvis op het ijs bij Marken heeft ontdekt.

Hij stuurde mij dit onderstaande bericht. Mijn dankwoord aan hem voor de informatie over de vooroorlogse Nederlandse Alvis geschiedenis heb ik als CC aan Jan Maarten ten Bos gestuurd aangezien hij in Almelo is geboren en opgegroeid. Ik had niet verwacht dat hij iets van deze Alvis af zou weten, maar hij kwam toch met een verassend verhaal naar aanleiding van dit bericht. Zijn antwoord neem ik hier op na het bericht van Greg Wrapson,

Goedemorgen André,

Ik ben details tegengekomen van een andere 12-50 Alvis in Nederland die bijna nieuw afgeleverd was, en waarvan ik dacht dat ik die aan je zou moeten doorgeven.

De SD 12-50 Car no 11592, Chassis no 6792, werd op 25 mei 1928 verzonden naar de Leicester agenten, Brayshaws.

De Waarborg werd op dezelfde dag geregistreerd op H. Gregory van Leicester, maar op 14 mei 1929 werd de Waarborg opnieuw geregistreerd bij A Scholten, Wierdensche Straat 38, Almelo, Holland. Dit was een Carbodies 2-zits sport, afgewerkt in gepolijst aluminium met rode spatborden, chassis en wielen, en met de uitlaat aan de buitenkant. Het moet zeker een opvallend ogende auto zijn geweest,

maar helaas hebben we geen informatie meer over zijn lot.

Met de beste wensen

Greg

Greg Wrapson - Historicus The Alvis Register

Ha, André,

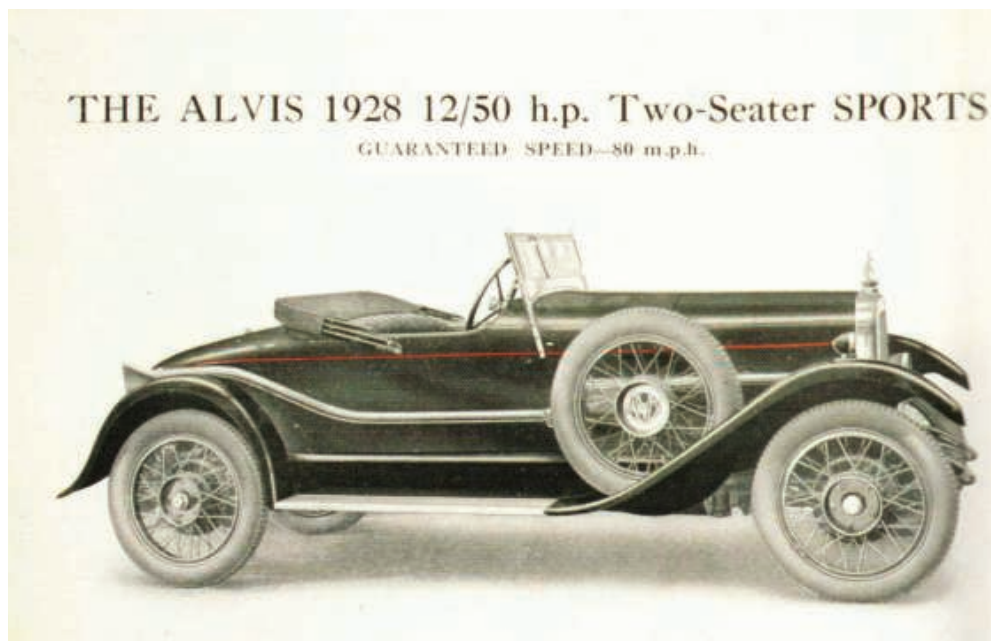
Wat een krankzinnig toeval, ik ben geboren in Almelo en wel op de Wierdense straat nr. 122 !!!!! Deze Scholten was een textielabrikant en zijn zoon was dik bevriend met mijn vader, ook allebei druk in de textiel.

Ik kan proberen via de Historische Ver. Almelo waar ik lid van ben, meer te weten te komen.

Groeten, J.M.

Ik heb dit bericht van Jan Maarten direct door gestuurd naar Geg Wrapson, zodat hij op de hoogte is van deze verassende ontwikkeling. Wie weet wordt dit net zo een ontdekkingstocht als bij de Alvis op het ijs bij Marken, we wachten de verdere ontwikkelingen met spanning af.

André Hillebrand.



Het gaat hier om een Alvis 12/50 zoals deze destijds werd afgebeeld in de catalogi.

De rode op de foto werd een paar jaar geleden op eBay aangeboden

Stel je deze voor met gepolijste aluminium body en rode spatborden. Spectaculair!



Crossing Borders 2 Munzingen - 2.0

Manfred Fleischmann

Ik heb van Reinhart Dortschy een prachtig verjaardagscadeau gekregen, hij heeft mij uitgenodigd voor de "British Days" aan het Meer van Genève op 3 oktober 2021.

Hij wilde daaraan deelnemen met zijn Jensen Interceptor, na de eindeloze "verbetering" die de auto heeft ondergaan.

Helaas ging dit plan niet op omdat, zoals bijna te verwachten, de auto niet klaar was.

Als alternatief wilde hij met zijn mooie en uiterst zeldzame TVR-Tuscan (Foto 7) aan de bijeenkomst deelnemen, maar de organisatoren weigerden dit omdat de auto nog te jong was.

Omdat het weekend door ons al als "mannenuitje" was vastgelegd hebben we besloten om toch opstap te gaan met een door ons opgesteld programma.

We hebben 2 nachten geboekt in Hotel "Schloss Reinach" in Munzingen, een revival van Crossing Borders 2 uit 2009 echter met minimale bezetting en met als titel versie 2.0. (De Nederlandse deelnemers aan CB 2 in 2009 waren: Jan Maarten en Caroline ten Bos TC21/100 DHC, Ben en Loes Wevers TE 21 DHC en Anton en Ellie Brouwers TD21 DHC)

Op de heenreis op vrijdag, met veel vrachtverkeer bezochten we eerst de "Schlumpf Museum" in Mulhouse.

We hadden bijna het hele museum voor onszelf en konden alles op ons gemak bekijken.

Bij de raceauto's (Foto 1) namen we een foto van een Maserati 8CM, waarvan het broertje met chassisnummer 3013, de voormalige Grand Prix auto van Earl Howe.

Brian Finglass heeft begin jaren 1950 de auto voorzien van een tweezits sportwagencarosserie die bekend werd als de Finglass-Maserati, of Maxwell-Maserati. De carrosserie zou van een ALVIS roadster zijn. (Foto 2) Als eigenaar



Reinhart Dortschy hatte mir ein großzügiges Geburtstagsgeschenk gemacht und mich zu den „British Days“ am Genfer See am 3.10.2021 eingeladen.

Er wollte dort mit seinem Jensen Interceptor nach dessen ewig dauernden „Verbesserung“ teilnehmen. Diese Idee zerschlug sich leider, weil (wie fast zu erwarten war) der Wagen nicht fertig geworden war.

Alternativ wollte er seinen wunderschönen und extrem raren TVR-Tuscan (Foto 7) zum Treffen bringen, was aber seitens des Veranstalters abgelehnt wurde, da das Auto zu jung sei.

Weil das Wochenende bereits von uns für einen gemeinsamen „Männerausflug“ in den Terminkalendern reserviert war, haben wir uns zu einem Alternativprogramm entschieden :

Wir buchten 2 Übernachtungen in Hotel „Schloss Reinach“ in Munzingen und liessen Crossing Borders 2 in kleiner Besetzung als 2.0-Version wieder aufleben. (Die niederländische Vertretung bei CB 2 im Jahr 2009: Jan Maarten und Caroline ten Bos TC21/100 DHC, Ben und Loes Wevers TE 21 DHC en Anton und Ellie Brouwers TD21 DHC)

Auf der Hinfahrt am Freitag mit viel LKW-Verkehr besuchten wir zunächst das „Schlumpfmuseum“ in Mulhouse. Wir hatten fast das gesamte Museum für uns und konnten die Wagen in Ruhe betrachten. Bei den Rennwagen (Foto 1) wurde ein Foto von einem Maserati 8CM aufgenommen, dessen Bruder mit der Chassis-Nr. 3013



The much-discussed Gavin Maxwell Maserati, which had a pre-selector gearbox and this body, thought to be from an Alvis.

(als ehemaliges Grand-Prix Auto von Earl Howe) später anfangs der 50er Jahre durch Brian Finglass mit einer zweisitzigen Sportwagen-Karosserie versehen wurde und als Finglass-Maserati, bzw. Maxwell-Maserati bekannt geworden ist. Sein Aufbau sollte angeblich von einem ALVIS-Roadster sein (Foto 2). Als Besitzer der Karosse bin ich derzeit dabei die Geschichte in umgekehrter Weise als MASERALVIS weiterzuschreiben.

Nach so viel stehenden Autos nahmen wir die für uns neue Gelegenheit war, auf dem neben dem Museum



bevindlichen Rundkurs Old-, bzw. Newtimer im Fahrbetrieb zu testen. Von einem MG TD über Bentley S1, Corvette C1, De Tomaso Pantera , etc. bis hin zu Ferrari 458 Italia, Lamborghini Uracan Spyder und Lamborghini Aventador werden ca. 20 Autos und mehrere Motorräder angeboten

(Foto 3 – 4 - 5)

Nach Sitzproben im Lamborghini Aventador und Uracan entschieden wir uns für etwas Zivileres, der uns auch als Klassik-Fans mehr

van de carrosserie, ben ik momenteel bezig het verhaal in omgekeerde richting voort te zetten als MASERALVIS. Na zoveel tentoongestelde auto's te hebben bewonderd maakten was het tijd voor iets nieuws. Naast het museum, op een circuit, kon men zelf rijden met old- en newtimer. Je kon kiezen uit een 20-tal auto's en diverse motoren, waaronder MG TD, Bentley S1, Corvette C1, De Tomaso Pantera tot Ferrari 458 Italia, Lamborghini Uracan Spyder en Lamborghini Aventador.

(Foto 3 – 4 – 5)

Na als eerste de zit in de Lamborghini Aventador en Uracan te hebben uitprobeerd, hebben we toch gekozen we voor iets dat ons als oldtimerfans meer aansprak: een De Tomaso Pantera. (Foto 6).

Na aan de nodige formaliteiten te hebben voldaan, zoals het overleggen van het rijbewijs, en instemming de de aanwijzingen van het personeel op te volgen, aansprakelijkheid voor schade te accepteren, waren we klaar voor de start. In één sessie mochten 7 ronden worden afgelegd met een maximumsnelheid van 70 km/u.

Reinhart en ik reden elk een sessie met de ander als bijrijder. We waren allebei aangenaam verrast door de weg-

anspruch: Ein De Tomaso Pantera. (Foto 6)

Nach Erledigung von wenigen Formalitäten, wie Vorlage des Führerscheins und Einverständniserklärung hinsichtlich Befolgung der Anweisungen des Personals und Haftungsübernahme für Schäden, konnte es losgehen. In einem Set durften 7 Runden gefahren werden mit einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 70 kmh.

Reinhart und ich fuhren jeder einen Set mit dem anderen als Beifahrer. Wir beide waren angenehm überrascht über



ligging van de auto. Het was erg leuk en ook betaalbaar. De twee sessies samen kosten minder dan een sessie met de Aventador. Na de “vermoeiende testritten” genoten we van koffie en een stuk taart in het restaurant en keken we naar andere testers. Een van hen mishandelde de Ferrari zo brutaal in de 1e versnelling dat de instructeur moest ingrijpen.

Via zijwegen en een mooie grensovergang bij Fessenheim, bereikten we ons hotel en checkten in. Gelukkig hadden we van tevoren een tafel gereserveerd, want nu de pandemie afzwakte waren er veel bruiloften in het hotel met het bijbehorende aantal gasten. Wij hebben heerlijk gegeten in de “Cross Over”, het restaurant waar in 2009 onze gala-avond plaatsvond en we sloten de dag af voor de “Vinothek” met twee zeer goede Schotse whisky’s ter herinnering aan Crossing Borders 2, dezelfde locatie waar Ben Wevers ons aanspoorde lid te worden van de ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND.

De zaterdag begon zonnig en met een goed ontbijt en een klacht van een gast die ontstemd was over het uitlaatgeluid van de TVR bij het manoeuvreren in de parkeergarage. Wij namen dezelfde route van de vorige dag naar Mulhouse naar de Cite’ de Train, het grootste spoorwegmuseum van Europa, om o.a. het prototype van treinstel van Ettore Bugatti met de 4 Royal motoren te bezichtigen. De hoeveelheid aan getoond materiaal was indrukwekkend, jammer dat bijna alles alleen in het Frans werd uitgelegd. We hebben wij ons bezoek na ongeveer 2 uur beëindigd en gaven wij er de voorkeur aan om met het dak open door de Vogezes te rijden.

Het begin van de route, geleid door het navigatiesysteem, voerde door vele dorpen. Wij vermoedden dat Nederlandse emigranten hier hun nieuwe thuis gevonden moeten hebben, want het aantal rotondes en drempels was enorm en de TVR kroop in slakkengang over de drempels. Uiteindelijk hebben we ook deze hindernissen genomen en



6

das Handling des Wagens. Es hat viel Spass gemacht und war auch bezahlbar. Die beiden Sets haben zusammen weniger gekostet als ein Set mit dem Aventador.

Nach den „anstrengenden Testfahrten“ genehmigten wir uns einen Kaffee und ein Stück Kuchen im Restaurant und beobachteten andere Tester. Einer quälte den Ferrari so im 1. Gang, dass der Instuktor eingreifen musste.

Über Nebenstraßen und einem tollen Grenzübergang bei Fessenheim erreichten wir unser Hotel und checkten ein. Glücklicherweise hatten wir einen Tisch vorbestellt, denn nach den Hoch-Zeiten der Pandemie gab es jede Menge Hochzeiten im Hotel mit entsprechender Gästezahl.

Wir aßen vorzüglich im „Cross Over“, dem Restaurant, in dem unser damaliger Galaabend stattfand und beendeten den Tag vor der „Vinothek“ mit 2 seehr guuten Schotischen Whiskys in Erinnerung an Crossing Borders 2 mit Ben Wevers, der uns damals an gleicher Stelle einlud, dem ALVIS OWNER CLUB Nederlands beizutreten.

Der Samstag begann bei sonnigem Wetter nach einem sehr guten Frühstück mit einer Beschwerde eines Gastes in der Tiefgarage, der sich über das Auspuffgeräusch des TVR beim Rangieren aufregte.

Wir nahmen den gleichen Weg der Vortages nach Mulhouse zur Cite’ de Train, dem größten Eisenbahnmuseum Europas, um dort u. a. den Prototyp des Triebwagens von Ettore Bugatti mit den 4 Royal-Motoren zu besichtigen.

Die Fülle der Exponate war erdrückend und da fast alles nur in Französisch erläutert war, beendeten wir nach ca. 2 Stunden unseren Besuch um lieber mit abgenommenem Dach in die Vogezes zu fahren.

Der Anfang des Weges führte, geführt durch das Navi- durch viele Ortschaften und Straßen.

Wir vermuteten, dass Niederländische Auswanderer hier ihr neues Zuhause gefunden haben mussten,



7

TVR-Tuscan



konden we onze weg vervolgen naar Gerardmer en de Grand Ballon. Op de top aangekomen hadden we twee bijzondere ontmoetingen:

1. er stond een TVR Cerbera langs de kant van de weg en
2. we kwamen op een alpenweide, iets wat de TVR niet leuk vond.

Na een korte rustpauze bij een stuwmeer reden we naar Kaysersberg voor een stadsbezoeking. Ondanks het zeer mooie weer was het niet druk in de stad en we konden overal een plekje vinden om uit te rusten. We hebben het hier gevestigde sterrenrestaurant 'Chambard' maar links laten liggen.

We sloten de dag af met diner in het restaurant "Regional" in Schloss Reinach.

Op zondag begon onze reis naar huis, onderweg hebben we nog 'gebrainstormd' over de toekomst van onze zo dierbare oldtimers.

We hebben erg genoten van Crossing Borders 2 – 2.0.
Manfred Fleischmann



da die Zahl der Kreisverkehre und Drempel ungeheuer groß war und der TVR sich in Kriechtempo über letztere hinwegtasten musste.

Aber letztendlich hatten wir es geschafft und fuhren in Richtung Gerardmer und dem Grand Ballon.

Im Gipfelbereich gab es zwei Begegnungen der besonderen Art: 1. Stand dort am Straßenrand eine TVR-Cerbera und 2. kamen wir anschließend in einen Alm-Abtrieb, der dem TVR nicht allzusehr gefiel.

Nach einer kurzen Rast an einem Stausee ging es nach Kaysersberg zu einem Stadtrundgang. Die Stadt war trotz sehr schönem Wetter nicht überlaufen und man konnte überall ein Rastplätzchen finden. Das Sterne-Lokal Chambard haben wir uns erspart.

Den Tag haben wir im Schloss Reinach Im Restaurant „Regional“ mit gutem Essen ausklingen lassen und traten am Sonntag die Heimreise an auf der wir uns austauschten über die Zukunft unserer automobilen Schätzchen.

Crossing Borders 2 - 2.0 hat uns beiden sehr gefallen
Manfred Fleischmann



Geacht clublid, **Sehr geehrtes Clubmitglied,**

De penningmeester van de AOCN zou graag uw contributie voor het jaar 2022 ontvangen

Der Schatzmeister des AOCN bittet um Ihren Beitrag für das Jahr 2022

€ 75,00

Bankrekeningnummer, **Bankverbinding**

ABNAMROBANK

Alvis Owner Club Nederland

IBAN: NL32ABNA0514076704

BIC: ABNANL2A

Betalingskenmerk, **Referenz der Zahlung:** contributie AOCN 2022

Betalen graag voor, **Bitte zahlen Sie vor:** 31 januari 2022

Jan Maarten ten Bos – Penningmeester – **Schatzmeister**

penningmeester@alvisocn.com

Ausgestellt in der CENTRAL GARAGE

Bad Homburg vor der Höhe

Manfred Fleischmann

ALVIS LEONIDES 9-Zylinder-Sternmotor MK 17 3102 mit 557 PS

Stammt aus einem Bristol 171 "Sycamore" MK 54, von denen in den Jahren 1957 bis 1969 insgesamt 50 Helikopter bei der Bundeswehr im Einsatz waren.

Technische Details: 9-Zylinder-Sternmotor MK 17 3102 mit 557 PS.

Es wurden insgesamt 2196 Motoren gebaut.

Technische Ausführung (Quelle DeWiki)

Stahlzylinder mit aufgeschraubten und geschrumpften Aluminium-Zylinderköpfen. Pro Zylinder ein Einlass- und ein Auslass-Ventil. Kolben aus geschmiedetem Leichtmetall, Pleuel aus Stahl mit Doppel-T-Profil.

Ventilbetätigung über Kipphebel und Stoßstangen von einer zweispurigen Nocken trommel mit je 4 Nocken. Ventiltrieb vollständig gekapselt. Kurbelwelle dreht sich im Gehäuse in zwei käfiglosen Kugellagern und hat einen teilbaren Kurbelzapfen. Das Kurbelgehäuse ist aus Leichtmetall. Zündung mittels 2 Magneten von B.T.H. 2 Zündkerzen pro Zylinder.

Aufladung mittels einen einstufigem Radiallader, mit einem Übersetzungsverhältnis von 6,5:1 Kraftstoffversorgung durch Single-Point-Einspritzanlage von Hobson in die Ansaugleitung hinter der Drosselklappe gespritzt. Drosselklappengehäuse ist ölbeheizt.

Trockensumpf-Schmierung mit Öl aus einer Druckpumpe und zwei Absaugpumpen. Der Öldruck beträgt zwischen 4,2 und 5,6 bar.

Serienmäßig kann der Motor mit einem Constant-Speed-Propeller ausgerüstet werden. Die Regelung des Kühlluftdurchsatzes erfolgt über elektrisch verstellbare Lamellen hinten an der Motorverkleidung. Gestartet wird der Motor entweder über einen pyrotechnischen Starter (Startpatrone) oder mit einem kombinierten Hand/Elektro-Starter.



| Typ | 502/ 2 | 502/ 4 | 502/ 5 | 503/ 5 | 503/ 6 | 503/ 7 | 503/ 8 | 521/ 1 | 523/ 1 | 524/ 1 | 531/ 8 |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Bohrung (mm) | 122 | | | | | | | | | | |
| Hub (mm) | 112 | | | | | | | | | | 121,9 |
| Hubraum l | 11,78 | | | | | | | | | | 12,84 |
| Verdichtung | 6,8:1 | | | | | | | | | | |
| Startleistung (PS) | 520 | 520 | 520 | 520 | 520 | 520 | 520 | 480 | 520 | 500 | 615 |
| Trockengewicht kg | 356 | 361 | 363 | 367 | 367 | 367 | 367 | 358 | 358 | 331 | 390 |
| Untersetzung | 0.625 | | | | | | 0,5 | 0,8 | 0,8 | ohne | 0,5 |
| Durchmesser (mm) | 1054 | | | | | | | | | | 1143 |
| Länge (mm) | 1382 | | | | | | | 1397 | 1397 | 833 | 1382 |

Vervolg van het bijzondere boekwerkje "THE CAR THE CRITICS" uit Triangel 125

A. G. Throssell
in the

Daily Telegraph & Morning Post

20th April, 1939.

The latest Alvis "Speed Twenty-five" can be "hotted up" to exceed 100 miles an hour. In its standard form, with a solid and not noticeably streamlined saloon body, it is capable of well over 90, but more commendable, to my mind, is its all-round performance as a fast, silent, sweet-running and well-mannered touring car.

Up to nearly 90 m.p.h., it is quite quiet and free from fuss, while in town traffic it glides like an ambassador's carriage. There is excellent flexibility at low speeds, too; but the car is at its best when travelling fast with gear lever and steering wheel in frequent use.

Acceleration on third is tremendous up to the maximum of 70 m.p.h., and all changes on the all-synchromesh box are as quick as you can move the lever. The steering is fairly high-g geared, yet light at low speeds and delightfully accurate and firm for fast driving on narrow roads, and it is backed up by very fine road holding and steadiness on corners and first-class brakes. The suspension—the front wheels are independently sprung—is on the firm side there are hand-controlled shock-absorbers.

In the standard saloon the driver appreciates better visibility than on any big car I know, and both he and his passengers enjoy luxurious seating and the comforts of high-class coach-building.

Sidney Henschel
in the

Financial News

15th March, 1939.

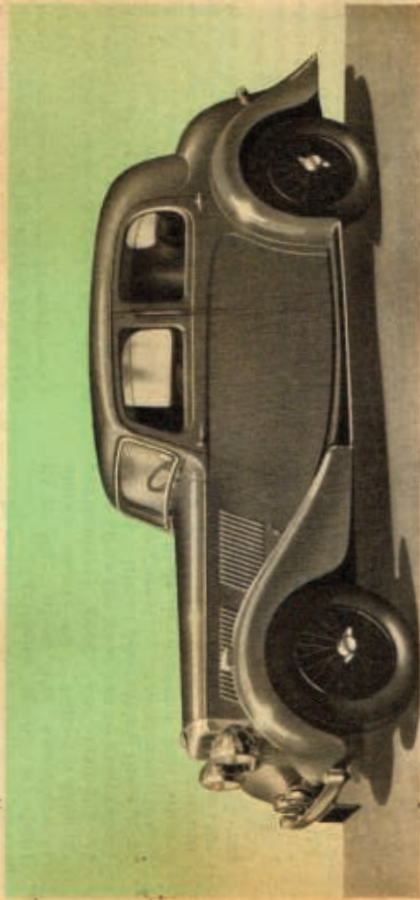
As I have remarked in previous descriptions of Alvis cars, this make is well in the forefront of modern sports car design, having reconciled silence and smoothness with the traditional power and acceleration to quite a remarkable degree.

While equipped with roomy and luxurious bodies, and travelling with effortless precision that would do credit to a limousine style of car, they possess a performance and stability in the finest sporting tradition.

The "Silver Crest" series—worthy successor to the old "Speed Twenty" range—in many ways reveals this movement more than any. . . . The chassis is of advanced design and immensely rigid. . . . The front suspension is, of course, independent—Alvis were pioneers in this respect, developing a system in their racing days upon which it has been found impossible to improve. . . .

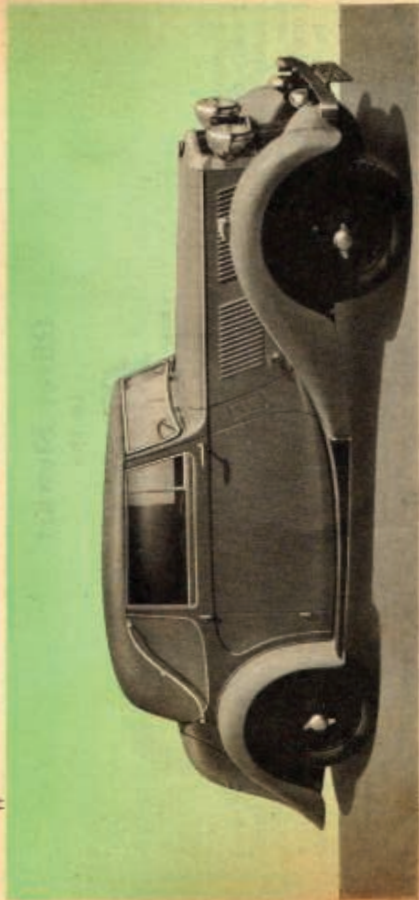
BRAKES AND STEERING.
Brakes give very great stopping power, which, thanks to the excellent springing, does not give rise to any complications.

The steering, as I have said, is steady and accurate. . . . Although the wheelbase is ten feet and the overall length something over fifteen, I have proved the car to be a very handy one on a twisting course.



The Type II 12/70 Four-light Saloon

£435



The Type II 12/70 Drophead Coupe

£445

Auto attraction

The gearbox is another feature for which it would be hard to find a rival in the whole world of engineering. All four speeds are in constant mesh, with wheels specially cut for silence, all changes being accomplished by synchromesh mechanism.

The gear lever, although short and sturdy, with every appearance of a remote-control lever, acts directly; the gearbox is up in unit with the engine. The synchromesh mechanism is of the very highest order, and there is no room in the design for "lag"—the gearchange, therefore, is as nearly perfect as possible.

The engineer gets a real thrill out of so perfect a piece of mechanism; the owner who aims at easy driving appreciates it because of its simplicity. Its quietness on the indirects appeals to everyone in the car.

THE ENGINE AND ITS PERFORMANCE

Acceleration through the gears is brilliant and, while the engine is flexible enough to permit a good portion of town work to be done on top gear (ratio 4 1/2 to 1), the easy gear-change encourages more frequent use of the lower ratios. The

intermediate gears have high maxima and are, therefore, exceedingly useful at main road speeds.

The engine is very powerful on all its gears. Maximum speed is about 85 m.p.h. when the speedometer shows nearly 90. Hill-climbing is particularly good, and cruising at 65 to 70 on the level can be maintained all day without distressing the engine in the slightest. . . . The stream-lining of the body is graceful and smart, without exaggeration, very smooth, with a roomy luggage compartment. The lid of the luggage compartment forms an extra rigid platform for trunks. The view from the front is imposing. . . . Inside, the car is really roomy, with flat floors and delightfully soft upholstery of the finest hide. The rear seat is fitted with a folding armrest. Sitting behind a large, comfortably raked spring steering wheel, the driver finds his arms in a restful position, yet is aware that they are free to move quickly in any emergency. The short gear lever is under his left hand and the hand brake lever horizontal beside his seat on the right. Pedals are well placed, and altogether the driving position is one which affords the maximum of effortless control.

I propose to discuss the Alvis "Speed Twenty-five" which I have been using recently and with which I have so far done a full running-in period of about 7,000 miles.

In "The Motor" of September 13th, there appeared a road test report of this model, showing a top speed of 96.5 m.p.h., an acceleration from 0 to 50 m.p.h. in 10.4 secs. and a 35 ft. stop from 30 m.p.h. I shall take that report as read and proceed to look for other reasons which have caused me personally to like this motorcar better than any I have owned—except one.

The steering of the Alvis "Speed Twentyfive" does combine in a notable degree high gearing and low effort.

This combination is an ideal frequently enunciated, but rarely attained—and no wonder, for the two things are to some

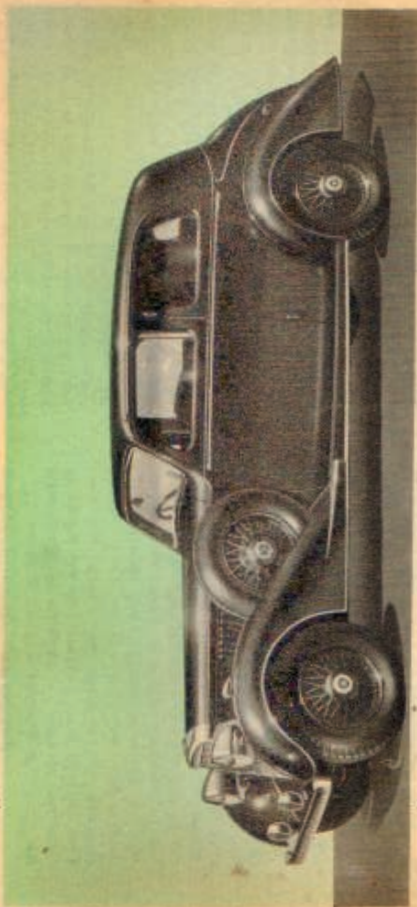
extent mutually exclusive.

At high speeds the steering which wins approval is the one that looks after itself, that remains steady and does not kick. That means that the entire chassis design comes into play; for the problem has now swung over from one of leverage to one of stability. The car must be stable so that at speed it seems to be docile. Again the Alvis, perhaps partly because of the independent front-spring, meets the requirement.

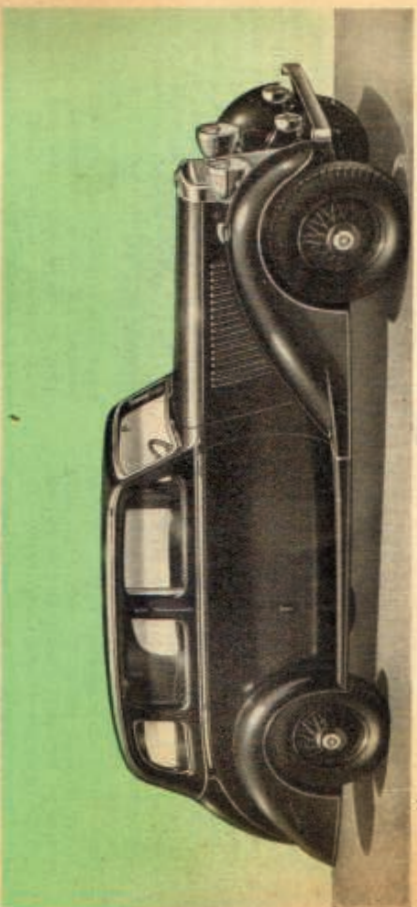
It is stable and it sits down resolutely at the highest speeds to which it can be wound up on appropriate road stretches. In fact, there is no "steering" to be done when the car gets going and the steering wheel merely suggests the continuance of full control. A young ditch can be traversed and—

Oliver Stewart in the Alvis

15th November, 1938.



The SILVER CREST 20 h.p. Four-light Saloon
With alternative engine of 16.95 h.p. £595



The SILVER CREST 20 h.p. Six-light Saloon
With alternative engine of 16.95 h.p. £595

Accords first place to Alvis

again owing to the front-wheel mounting—no shock felt on the hands.

After the steering wheel, the gear lever, which again sends its message through the hand of the driver. It is an all-synchronous, all-Alvis and all-the-rest-of-it gear-box. If it is asked why it should be preferred to gearboxes which are, as it were, more unobtrusive and more remote in their workings, I would say that the reason is that, although I have outlived the desire to use skill in changing gear, and although I detest going through an elaborate ritual in order to move up or down one, I still like to know that I am changing gear and to feel some sort of mechanical event immediately following the gear-lever movement.

Now this car's gearbox, which has an impressive series of patent specification numbers behind it—rather like the decorations of the successful public man—does eliminate the use of skill and at the same time permit the driver to know and to feel what he is doing. You can feel the gears going in on the lever with this box, yet you cannot make inappropriate noises. You cannot even crunch in when absent-mindedly getting away from a standstill.

We may now reach from the particular to the general. There is the general seating arrangement, and the general appearance of the vehicle. The Alvis "Speed Twenty-five" is low built, and, although I have derived a good deal of comfort from swaying and swimming along in high-built bridge-scraper American saloons, I still think that the greatest attraction comes from low build.

Low build is not only good for stability, on account of the low centre of gravity, but also good for owner-appeal on account of the increased confidence and increased control which low build seems to give. It is also indubitably true that the Alvis front is one of the handsomest fronts of all and that its excellence is contributed to by the lowness of the line. "Sit in the Alvis "Speed Twenty-five."

and you are ready to believe that it would be impossible to turn it over—a belief which, however illusory, is extraordinarily satisfying.

It seems to be necessary still to mention the engine. I like it because it pulls its capacity. It is of only just over 3.5 litres; but they are all working litres. They all do their bit, and it is a considerable bit. There is nothing more futile than carrying about in front of one lots of cubic centimetres which are idling nearly all the time. For my purposes, 3.5 litres will do what I want. And this engine has a most charming movement between about 2,000 r.p.m. and 3,500 r.p.m. It is also to be remembered that this new Alvis is quiet and smooth, indispensable adjuncts to the present-day sports car.

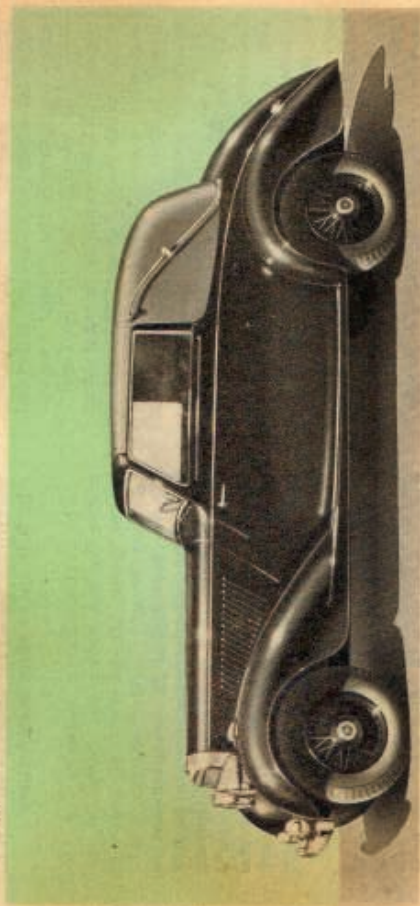
I said that I liked the Alvis "Speed Twenty-five" second best, among all the cars I have owned. The car which came first was one whose name I will not give. It was a car in which I never did a hundred miles without trouble. I spent my life encased in a layer of oil and grease, my pockets bulging spanners. The car had a third gear (and by this those of the inner circle will be able to recognize it) which made a noise like a gargantuan dentist's drill... but we—of the inner circle—with a nicety of phrase hardly to be improved on, said that it was a "singing" third.

I can say that I have never had so much trouble as I had with that car. I never knew that any car could give so much trouble. Yet troublesome cars, like troublesome women, sometimes exert an attraction more potent than the ones that never give any trouble at all. And that amazingly wayward, untrustworthy, noisy smelly car will always keep first place in my affections. And the trustworthy, silent, smooth vehicles of to-day can never displace it. But among those trustworthy and silent vehicles of to-day I am certainly ready to accord first place to my present Alvis.

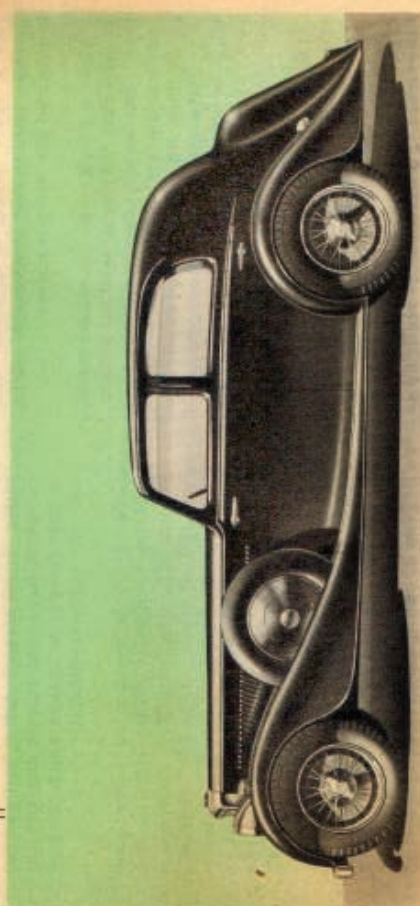
The Earl of Cardigan in Britannia & Ebe May, 1939.

It sometimes happens that, when a firm of motor manufacturers produces one exceedingly fine model, public opinion does

rather less than justice to the same firm's other products. The outstanding model may "put in the shade" other types which,



The SILVER CREST 20 h.p. Drophead Coupe
With alternative engine of 16.95 h.p. £605



The CRESTED EAGLE 25 h.p. Four-light Saloon
With alternative engine of 20 h.p. £850
£795

A remarkable car

in their way, are just as fine examples of good value and skilled workmanship.

I am inclined to think that something of the sort applies to Alvis cars. Everyone knows and admires the "Speed Twenty-five". As regards the "Silver Crest", however, people are apt to be much more vague. While no one doubts that it is a thoroughly sound proposition, the inference is that there is nothing very remarkable about it.

Let me, then, begin this article by saying that this is an entirely mistaken notion. The "Silver Crest" is remarkable in a number of ways. I myself did it much less than justice when I first heard that a car of this type was to be loaned to me. I had a long run to do, and I had been led to expect that a "Speed Twenty-five" would be available. I was prepared—let me admit it frankly—to find the smaller model rather disappointing by comparison.

It was not long before I found myself revising my ideas. The "Silver Crest" to begin with, is notably good-looking. The model loaned to me was the four-light saloon on the 20 h.p. chassis, and this has very pleasing and well-balanced lines. The general effect indeed, is decidedly very sporting, even though comfortable seating is provided for five passengers.

Then, a glance under the bonnet reveals at once that the engine is of no ordinary type. The six cylinders are fed by three carburetors—and one does not have to be an engineer to see that, provided these three carburetors act in unison, the result must be exceptionally efficient carburation. There can be no question of the end cylinders being "starved".

On the road, this engine shows itself to be remarkable indeed. It gives the impression not only that it does not mind hard driving, but that it actually enjoys it. When the throttle is fully opened, it accelerates right up to the maximum which one would expect from it, and then does about ten per cent more! Moreover, as the speed increases, it seems to run more and more happily and smoothly. I even noticed an increase in silence at the higher speeds.

The bare performance figures, for

a comfortable saloon car, are striking enough. In third gear, 65 m.p.h. can be reached, while in top gear the maximum is not far short of 90 m.p.h., which is more than satisfactory.

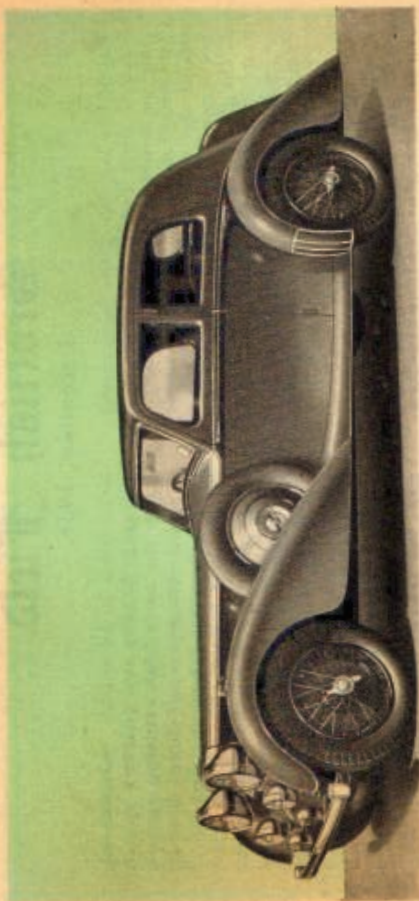
The extraordinary capacity of the engine to run better and better at the higher speeds has the effect, of course, of enabling the car to "cruise" extremely fast. I soon found that it was pleasant to keep the speedometer needle rather about the 60 m.p.h. mark, and that on open stretches of road one could equally well keep going at 70 or even 80 m.p.h. I repeat that these were speeds at which, on a good enough road, it was agreeable to travel.

Road-holding, like every other factor of this car's performance, is at its best at the higher speeds. The springing, which is independent in front, then gives excellent results.

The Alvis gearbox, thanks to the flexibility of the "Silver Crest" engine, is one which the driver can either use freely or, to a large extent, ignore. The car is able to do almost anything in top gear, but personally I advocate using the lower ratios. These are well chosen, and without exception have synchromesh engagement, so that there is no change which can present the slightest difficulty.

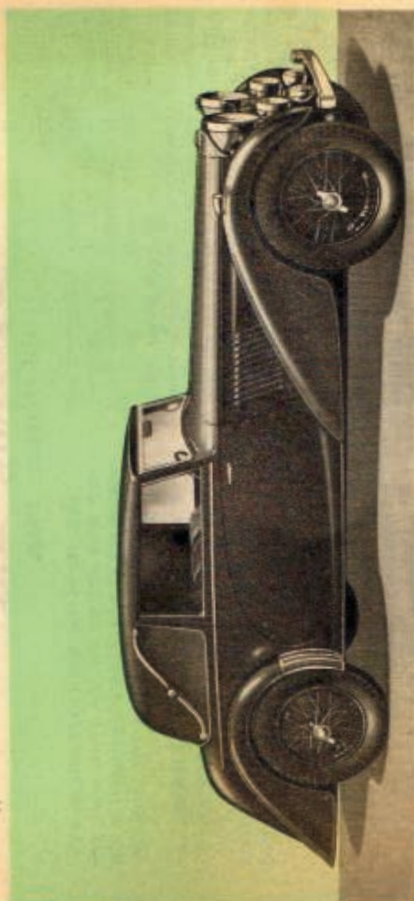
There are a number of other good points to be noticed among which are the automatic system of chassis lubrication and the provision of Jackall hydraulic jacks. A chassis feature which assists the coachbuilder is that the rear axle is of "hypoid" type. This means that the floor level can be kept low, and that foot-wells can be avoided.

I have not left much space to speak of coachwork details, but the "Silver Crest" saloon offers a really high degree of comfort, and the amount of luggage space is particularly good. The luggage boot looks no larger than the normal from outside, but has unusual depth within. At £595, this car is far from being expensive, indeed, for the driver who likes to cruise happily at speeds in excess of 60 m.p.h. it could be fairly described as offering remarkably good value.



The SPEED TWENTY-FIVE Four-light Saloon

£585



The SPEED TWENTY-FIVE Drophead Coupe

£585

Motoring Correspondent in the **Scottish Field** December, 1938.

I spent the last day of the Show trying to fault an Alvis Twenty-five saloon, and failing hopelessly, but most agreeably. A lot of hard usage and a little judicious brutality did nothing at all to ruffle its suave temper or impair its performance; and the latest modifications have given the machine a measure of performance even more nearly sensational than the 1938 cars could boast. There is more power from the engine, and acceleration in the middle range of speed has been considerably improved without upsetting the wonderful smoothness that one expects to get on the bigger Alvis models. From 40 to 60 m.p.h. on a level road took 10.2 seconds on top gear, 7.9 on third. And the car also gets away very much quicker than most—from a standing start

to 30 m.p.h. in 5.5 seconds. Suspension, steering, brakes and gearbox match up to the car's high cruising speeds. The gear changes are not slowed down to any appreciable extent by the use of synchromesh on all four speeds, and I should think it is impossible to make a noisy change; I couldn't, and that is just about the best testimonial ever. Visibility is excellent . . . the car gives a marvellous impression of stability, holds the road like a leech whether going fast or slowly, and develops very little up-and-down movement on inferior road surfaces. The familiar Alvis system of independent suspension is used for the front wheels, with semi-elliptic springs at the rear.

Thomas H. Wisdom in the **Sporting Life** 3rd October, 1938.

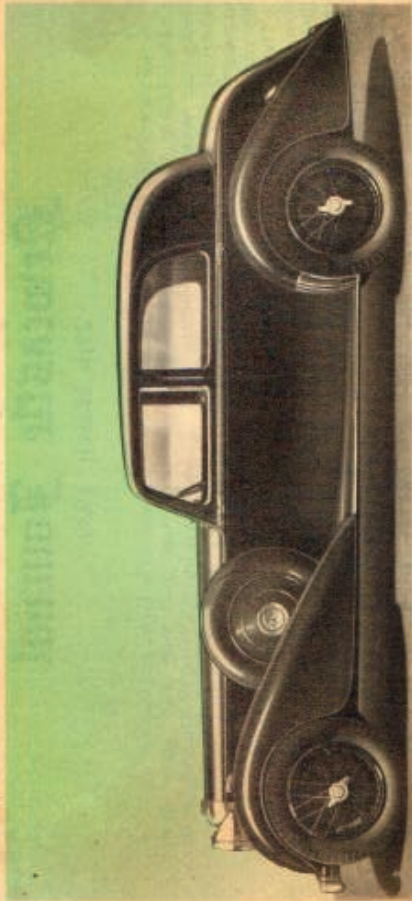
I have just completed an unusual, but instructive road test with a "special" edition of the well-known 4.3-litre Alvis Van den Plas open tourer.

A 100 m.p.h. car in four-seater form, priced at £995, it has a six-cylinder overhead valve engine rated at 31.42 h.p., and with an annual tax of £24.

The car I had for test differed from standard models in that the compression ratio of the engine had been increased to 8½ to 1, which meant that the use of a 50-50 benzole mixture was necessary. Top-gear ratio was higher than standard and wings, lamps, and screen were removed.

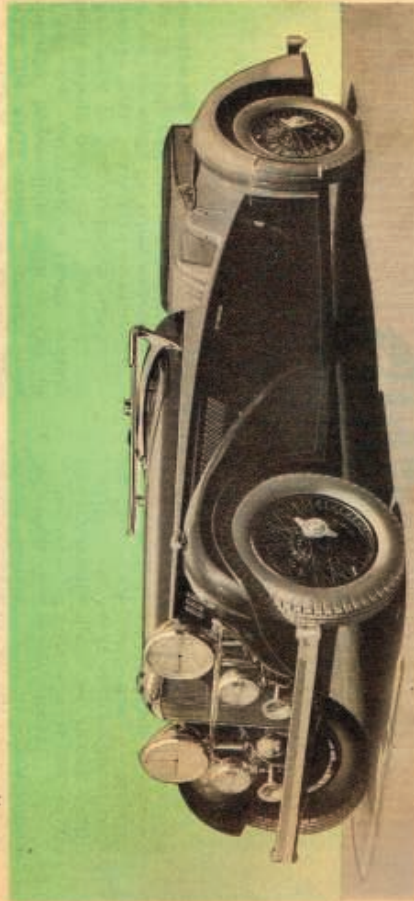
In the 20 miles Dunlop Jubilee Outer Circuit Handicap at Brooklands on September 24th, the car averaged better than 110 m.p.h. for the race.

The standing lap was covered at 92.23 m.p.h., three laps at 111 m.p.h., two at 113 m.p.h., and the fastest at 115.29 m.p.h., while the maximum on the Railway Straight, according to the revolution counter, was 119 m.p.h.



The 4.3 LITRE Four-door Saloon

£995



The 4.3 LITRE Special Short Chassis Sports Tourer

£995

In spite of this high performance the car was driven on the road with the same set of sparking plugs used in the race, and there was not the slightest tendency to oil up.

The ease and speed at which the car accelerated on the road was electrifying.

In this sub-standard trim, the Alvis is easily the fastest non-supercharged touring car on the road.

Starting at all times was instantaneous—dynamo and electric starter were, of course, in position—and on road or track steering and suspension (independent at the front) were all that could be desired.

Smoothness of the engine when developing 170 h.p. at 4,400 r.p.m. must be experienced to be believed.

My opinion of the machine in both its standard and special form is that it is in the true traditions of the manufacturers, a firm with a successful history of motor racing, and builders of some of the fastest, well-engineered sports cars ever produced.

Motoring Correspondent
in the

Newcastle Journal

29th March, 1939.

A run on the new 12/70 Alvis car raises a nice problem: Is it better to have a big cheap car with a big performance and relatively big running costs or a small expensive car with a big performance and low running costs?

There is no question whatever that the new Alvis of only 13.22 h.p. has a performance only equalled by big cars. I can think of no other car of the same engine capacity with such acceleration and top gear abilities.

The four cylinder engine is so quiet that the official name is "The Inaudible Alvis" and it is the fact that at quite high speeds—between 75 and 80 m.p.h.—the car is uncannily quiet. If I were to find one phrase which typifies the general running of the Alvis I would say "A confident car". It makes one feel confident of its brakes, of its ability to accelerate smoothly and rapidly in traffic, of its hill climbing and of its reliability.

I climbed three hills in top gear with the Alvis which I should have thought impossible with a car of 1,842 c.c. carrying a really solidly built saloon body. . . . The road from Newcastle to Shotley Bridge was exceptionally busy, but it gave an opportunity to see how easily the Alvis weaves in and out of traffic and how delightfully light is the steering.

A call at a farm, approached on a very poor road, indicated that careful design such as is incorporated in Alvis suspension eliminates the need for devices such as independent front-wheel springing.

The Lancaster-Witton Gilbert road was fairly free of traffic and as soon as the 30 m.p.h. limit was passed the car literally leaped up to 70 and for a long period the speedometer hung about 80 without the pedal getting near the floorboard. It was here that I was amazed at the quietness of the car, conversation being as easy as when sailing along at 50 to 55 m.p.h. The Alvis is a revelation of what special workmanship and design can do in a small unit.

The price £435, is admittedly high as cars go to-day, but for the man who wants a class car, without unduly high running costs and with a guaranteed long life, is it so dear after all? It may be that few can afford this type of car, but those who can should certainly give it consideration before spending so much money.

Personally, I regard it as one of the finest advertisements for British craftsmanship, whether in engineering or body building, on the road to-day. . . . Happily, the high-class workmanship is retained throughout, thus giving a real thoroughbred from stem to stern.



ALVIS MODELS AND PRICES

THE NEW 4-CYLINDER TYPE II 12-70

| | | |
|-------------------------|------|------|
| Chassis | .... | £315 |
| Open Sports Four-seater | .... | £425 |
| Four-light Saloon | .... | £435 |
| Drophead Coupe | .... | £445 |

THE SILVER CREST TWENTY
With alternative engine of 16.95 h.p.

| | | |
|-------------------|------|------|
| Chassis | .... | £450 |
| Four-light Saloon | .... | £595 |
| Six-light Saloon | .... | £595 |
| Drophead Coupe | .... | £605 |

THE CRESTED EAGLE

| | | | | | | |
|--|------|---------|------|------|---------|------|
| Chassis | .... | 20 h.p. | £570 | .... | 25 h.p. | £625 |
| Four-light Saloon | .... | £795 | .... | £850 | .... | £850 |
| Six-light Saloon | .... | £795 | .... | £850 | .... | £850 |
| Limousine | .... | £930 | .... | £985 | .... | £985 |
| *Close Coupled Sports Limousine by Mayfair | .... | .... | .... | .... | .... | £995 |

THE NEW SPEED TWENTY-FIVE

| | | |
|--------------------|------|------|
| Chassis | .... | £625 |
| Open Sports Tourer | .... | £735 |
| Four-light Saloon | .... | £885 |
| Drophead Coupe | .... | £885 |

THE 4.3 LITRE

| | | |
|--------------------------------------|------|--------|
| Chassis | .... | £750 |
| Four-door Saloon | .... | £995 |
| *Special Short Chassis Sports Tourer | .... | £995 |
| *Four-seater Drophead Coupe | .... | £1,065 |
| *Four-door Sports Saloon by Mulliner | .... | £1,145 |
| *Pillarless Saloon by Van den Plas | .... | £1,195 |

* Special Coachwork

ALVIS LIMITED - COVENTRY

(TELEPHONE 5501)

AND AT

7-9, ST. JAMES'S STREET, LONDON, S.W.1

(WHITEHALL 8506)

Agents in all principal centres



VRAAG EN AANBOD

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



Alvis 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 - 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

Grote hoeveelheid Alvis TC 21/100 Onderdelen

Info: Hans Peter Klein (2653) Duitsland - M. +49 (0)15209374312 - e-mail: klein.hp@gmx.netl

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

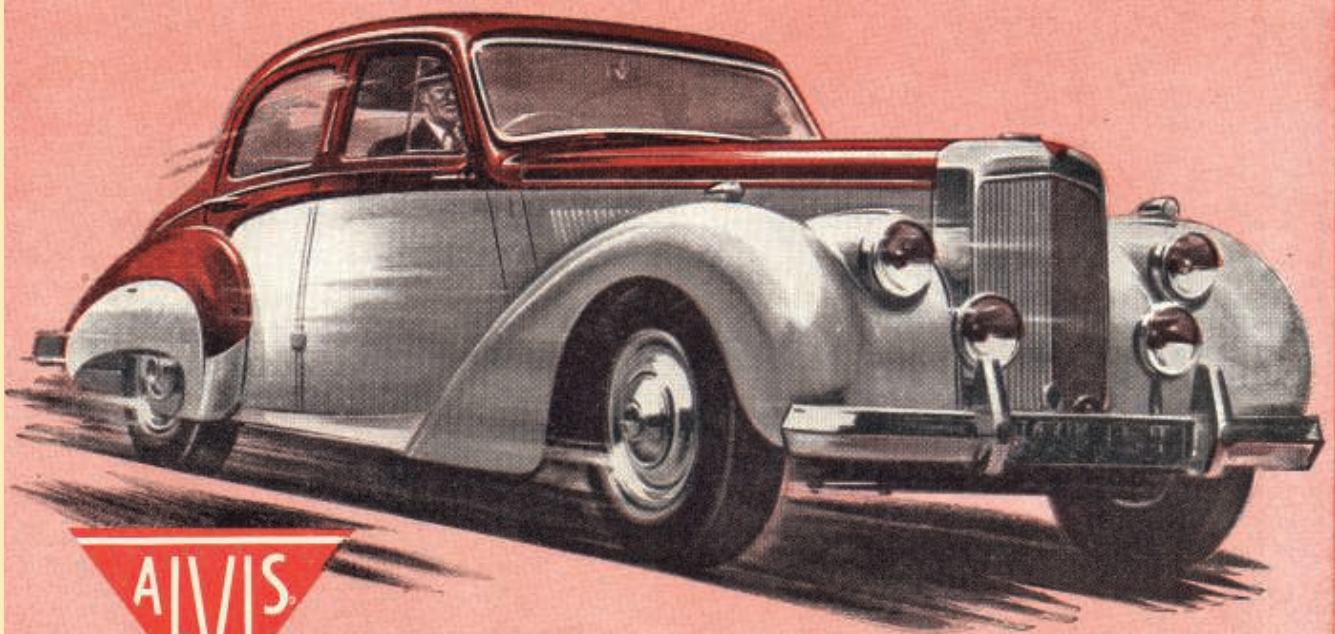
Onderdelen Alvis TD 21 Saloon

2 stuks aluminium deuren voor TD 21 saloon met wat losse onderdelen hiervoor
2 st bevestigingsbeugels voor benzinetank (upper fuel tank strap) nieuw van Chris Prince kostprijs GBP 50 p.st.
1 st kofferdeksel alum. Voor TD 21
Alles t.e.a.b.

Info: Hans van der Meijden (2545) - M. +31(0)654634252 - e-mail: hansvandermeijden@hetnet.nl

One of the great names in motoring ..

An Alvis is one of the very few cars still built in the great sporting tradition. With its promise of power and its performance, its smooth response of speed under perfect control, here indeed is the sheer joy of driving. Once an Alvis, always an Alvis for the man who needs a car which accepts the challenge of his driving ability, mile after mile, year after year.



STAND No. 131 EARLS COURT

ALVIS LIMITED · COVENTRY



Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl