

TRIANGEL

Power with beauty,

APRIL 2022



Speed with grace

NUMMER 128

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: Johan Hulshof
tel.: +31 (0)683629557
penningmeester@alvisocn.com
AOCN bankrekeningnr.:
ten name van AOCN, Den Haag, Nederland.
IBAN: NL32ABNA0514076704
BIC: ABNANL2A

Vertretung deutschen Mitglieder: Jörn Hackländer
j.hacklander@t-online.de
+49(0)1714621182

Algemeen bestuurslid:
Wim Morrenhof, Menno von Brucken Fock

Evenementencommissaris:
Anton Brouwers, Wim Morrenhof
evenement@alvisocn.com

Registersecretaris: Rob Claasen
tel.: +31(0)653841320
register@alvisocn.com

Redacteur: Anton Brouwers,
tel.: +31(0)653217608

Redactieleden: Ine Stijns, Franz Otto
redactie@alvisocn.com
Corrector Duits: Andreas Rosien

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

Aanleveren van kopij en foto's:
redactie@alvisocn.com

Tekst in Word (.doc of .docx).

Achter elkaar doortypen, geen harde returns
(geen omhalen) alleen bij nieuwe alinea.

Foto's: kleine selectie met foto-bijchrift.

Bewaar als .jpg file, grootte 300 dpi,
(± 2600 pixels hoog of breed).

Bij veel of grote foto's:

Via www.wetransfer.com sturen naar:
redactie@alvisocn.com

**Inleveren kopij en foto's voor de
volgende Triangel no. 129
Uiterlijk 28 mei 2022**

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

3 **Chairman's Column**

4 **Van het bestuur en de redactie**

5 **Evenementenkalender 2022**

6 **Algemene ledenvergadering 19 februari 2022**

9 **10 jaar lidmaatschap AOCN Ine en Jean Stijns**

11 **Bezoek aan het Alvis Archive André Hillebrand**

14 **De Barson Special Straight Eight Een bijzondere Alvis - Martin Aaldering**

19 **Corsica 2021 een reisverslag van Tom en Rosalie Gatsonides**

24 **Uit de werkplaats techniek van Franz Otto**

26 **Met eigen auto naar de Faeröer Eilanden en IJsland Michaela und Erich Jochum**

31 **Vraag en Aanbod**

Voorplaat:

**De Alvis special van Tom Gatsonides
op Corsica. Zie pagina 19**

Chairman's Column

2022, een jaar met veel mooie evenementen. Zo, dat hebben we weer gehad. De ALV op 19 februari met 22 leden en 31 aanwezigen is weer historie. Jan Maarten heeft het bestuur verlaten en nieuwe bestuursleden zorgen voor versterking. Wat ligt in het verschiet? Eind april gaan we naar Zeeland, Peter en Irene Cappon verzorgen de Hare Drive. Hier is veel animo voor en er hebben zich inmiddels al 15 equipes aangemeld. De Fire Flight wordt door ons Duitse lid, Jürgen Lutterbeck georganiseerd. Het wordt een lang weekend in Stemwede, 40 kilometer noordoostelijk van Osnabrück. Voor de Eagle Rally wordt een rit in noordoost Nederland gepland. Aan de Hare Drive in september wordt het 40 jarig AOCN Jubileum gekoppeld. Een weekend in Zuid Limburg waarvoor zich inmiddels 25 leden hebben aangemeld. Antoine en Loes Soffers hebben zich wederom bereid verklaard de High Tea, In november te organiseren. Verder zijn er in het land veel evenementen waar men individueel aan deel kan nemen. Veel meer is er nu niet te melden. Laten we hopen dat het voorgestelde programma ook ten uitvoer kan worden gebracht. Ik neem aan dat met zoveel mooie evenementen in het verschiet, de opkomst steeds zeer hoog zal zijn.

Met een hartelijke groet van jullie Voorzitter,



Mit einem herzlichen Gruß von Ihrem Vorsitzenden,



Well designed, beautifully finished and superbly appointed, the 12/50 Alvis Saloon is a car to please even the most critical, while its performance leaves nothing to be desired.

The 12/50 ALVIS SALOON on the Road

Van het bestuur en de redactie

Van het Bestuur

De eerste officiële bestuursvergadering in de nieuwe samenstelling is gehouden op 12 maart ten huize van Wim Morrenhof. Belangrijke onderwerpen zoals taakverdeling, Triangel en de toekomst van de AOCN waren onderwerp van gesprek. Er is vastgelegd dat bestuursvergaderingen zoveel mogelijk tijdens evenementen zullen worden gepland, wanneer dat niet te verwezenlijken is zal er gebruik worden gemaakt van digitale mogelijkheden.

Het bestuur ziet af van de, door de vergadering, toegekende bestuursvergoeding van € 250,- en neemt genoegen met een vergoeding van € 100,-. De reële kosten worden ook door € 250,- niet gedekt, de bestuursvergoeding moet daarom gezien worden als een blijf van waardering en niet als een vergoeding van gemaakte kosten.

Alle leden van het bestuur in de nieuwe samenstelling gaan zich met groot enthousiasme voor de AOCN inzetten, en kijken uit naar een mooie toekomst voor onze club, en zijn leden.

Het Bestuur AOCN
Anton, André, Johan, Wim, Menno.

Van de redactie

De redacteur krijgt ondersteuning van 2 redactieleden.

We hebben aan Ine Stijns gevraagd om toe te treden tot het redactieteam. Ine en Jean Stijns zijn inmiddels al weer 10 jaar lid van de AOCN, zie hun bijdrage in deze Triangel, en regelmatig met hun mooie Speed 20 special aanwezig bij een evenement.

Om ook onze Duitse leden tegemoet te komen hebben wij Franz Otto gevraagd om het redactieteam te versterken. AOCN leden die Crossing Borders kennen hebben Franz en zijn vrouw Bettina daar wel eens ontmoet, ze nemen regelmatig deel aan dit evenement. Franz heeft, sinds zijn toetreden tot de AOCN (zie Triangel 120), ons regelmatig voorzien van technische artikelen voor de Triangel.

Een hartelijk welkom aan onze nieuwe redactieleden en dank voor hun toezegging.

De redacteur.

Von dem Vorstand und der Redaktion

Vom Vorstand

Die erste offizielle Vorstandssitzung in der neuen Zusammensetzung fand am 12. März im Haus von Wim Morrenhof statt. Wichtige Themen wie die Aufgabenteilung, Triangel und die Zukunft des AOCN wurden diskutiert. Es wurde beschlossen, die Vorstandssitzungen so weit wie möglich im Rahmen von Veranstaltungen abzuhalten; wenn dies nicht möglich ist, werden die digitalen Möglichkeiten genutzt.

Der Vorstand verzichtet auf das von der Versammlung bewilligte Vorstandshonorar von € 250,- und begnügt sich mit einem Honorar von € 100,-. Die tatsächlichen Kosten werden auch durch die € 250,- nicht gedeckt, so dass der Betrag für den Vorstand als Zeichen der Wertschätzung und nicht als Erstattung der entstandenen Kosten zu verstehen ist.

Alle Vorstandsmitglieder in der neuen Zusammensetzung werden sich mit großem Enthusiasmus für den AOCN einsetzen und freuen sich auf eine schöne Zukunft für unseren Club und seine Mitglieder.

Der AOCN-Vorstand
André, Johan, Wim, Menno, Anton.

Von der Redaktion

Der Redakteur bekommt Unterstützung von 2 Redaktionsmitgliedern.

Wir haben Ine Stijns gebeten dem Redaktionsteam beizutreten. Ine und Jean Stijns sind bereits seit 10 Jahren Mitglied des AOCN, siehe ihren Beitrag in dieser Triangel, und regelmäßig bei Veranstaltungen mit ihrer schönen Speed 20 Special anwesend.

Um auch unseren deutschen Mitgliedern entgegenzukommen, haben wir Franz Otto gebeten, das Redaktionsteam zu verstärken. AOCN-Mitglieder, die Crossing Borders kennen, haben Franz und seine Frau Bettina dort getroffen, sie nehmen regelmäßig an dieser Veranstaltung teil. Franz hat uns seit seinem Beitritt zum AOCN (siehe Triangel 120) regelmäßig mit technischen Artikeln für das Triangel versorgt.

Ein herzliches Willkommen an unsere neuen Redaktionsmitglieder und ein Dankeschön für ihr Engagement.

Der Redakteur.



Evenementenkalender 2022		
Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
AOCN evenementen:		
Hare Drive	22 - 24 april	Zeeland / Peter en Irene Cappon
Fire Flight	26 - 29 mei	Stemwede - Duitsland Jürgen Lutterbeck en Natela Nicoli
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:		
British Car & Life style	23 - 24 april	Autotron, Rosmalen
Nationale Oldtimerdag Lelystad	19 juni	Lelystad
International Alvis Weekend	1 - 3 juli	AOC East Anglia Engeland Hintleshamm Hall
Crossing Borders 15	7 - 11 juli	Papenburg Duitsland Manfred Fleischmann
Classic Days	5 - 7 augustus	Green Park Düsseldorf (voorheen Schloss Dyk)
Concours d'Elegance	26 - 28 augustus	Paleis Soestdijk



Algemene Ledenvergadering

19 februari 2022

Afscheid Jan Maarten ten Bos als interim penningmeester.

Tijdens de ALV van 19 februari jongstleden, heeft Jan Maarten ten Bos zijn taak als penningmeester overgedragen aan Johan Hulshof. Hij heeft deze taak spontaan opnieuw op zich genomen toen Rob van Tuijl vanwege persoonlijke omstandigheden zijn taak moest beëindigen. Het was altijd zeer prettig samenwerken met Jan Maarten, die buiten zijn taak als penningmeester ook binnen de club bekend staat als sponsor van bitterballen, witte wijn en goede sfeer. Deze taak zal hij zeker nog lang blijven voortzetten. Jan Maarten heeft als blijk van waardering van zijn kant tijdens de ALV een mooi en ontroerend betoog gehouden voor zijn beide mede bestuursleden, hij heeft verzocht om dit verhaal te delen met alle clubleden, en dat doen wij door zijn tekst hier op te nemen in deze Triangel.

Jan Maarten,
Hartelijk dank voor de samenwerking.
André & Anton.

ANTON en ANDRÉ.

*Ik wil graag wat tegen Anton en André zeggen.
Ik wil de goede gewoonte om iemand te bedanken die weggaat omdraaien naar het bedanken van de twee mensen die aanblijven.
Ik ken jullie beiden zo'n 15 jaar en ruim de helft daarvan intensief als penningmeester.
Aan dat intensieve contact komt voor mij nu een einde: ik heb mijn baantje overgedaan aan Johan en Menno was zo vriendelijk om mijn Alvis over te nemen. En dan wordt de situatie toch anders.*

*Graag begin ik met Anton die ik een gouden veer op zijn hoed wil zetten. (gelukkig kan hij niet veel terug zeggen want hij houdt hier helemaal niet van).
Ik heb altijd met verbazing en bewondering naar hem gekeken hoe hij alles wist en alles regelde.
En vergist u zich niet wat Anton allemaal voor ons doet waar de meesten geen weet van hebben.
Het voert te ver om alles op te noemen maar het is nu voor Anton bijna een volledige dagtaak geworden.
Naast het voeren van de redactie van de Triangel en het aanschrijven van de leden om kopij, het vertalen in het Duits met*

Eine Rede von Jan Maarten ten Bos, der sich als Interimsschatzmeister verabschiedet.

Während der ALV vom 19. Februar dieses Jahres übergab Jan Maarten ten Bos sein Amt als Schatzmeister an Johan Hulshof. Er hatte diese Aufgabe spontan wieder übernommen, als Rob van Tuijl sie aufgrund persönlicher Umstände beenden musste. Es war immer ein Vergnügen, mit Jan Maarten zusammenzuarbeiten, der neben seinen Aufgaben als Schatzmeister im Verein auch als Sponsor von Bitterballen, Weißwein und guter Stimmung bekannt ist. Er wird diese letzte Tätigkeit sicherlich noch lange Zeit fortsetzen. Als Zeichen der Wertschätzung seinerseits hielt Jan Maarten während der ALV eine schöne und bewegende Rede für seine beiden Vorstandskollegen. Er hat darum gebeten, diese Rede mit allen Clubmitgliedern zu teilen, und wir tun dies, indem wir seinen Text hier in diesem Triangel veröffentlichen.

Jan Maarten, Vielen Dank für die schöne Zeit, die wir als Vorstandsmitglieder hatten.
André und Anton.

ANTON UND ANDRÉ

*Ich möchte etwas zu Anton und André sagen.
Ich möchte die gute Gewohnheit, jemandem zu danken, der ausscheidet, auf die beiden Personen übertragen, die im Amt bleiben.
Ich kenne Sie beide seit etwa 15 Jahren und mehr als die Hälfte dieser Zeit intensiv als Schatzmeister.*



*hulp van Andreas Rosien zijn er de talloze ritten die hij samen met Ellie organiseert!
Dan het Jubileumfeest dat hij ook weer samen met Ellie volledig heeft geregeld, het maken van uitnodigingen, het bijhouden van de website, technische hulp voor eenieder die er om vraagt!
Wat dacht u van al onze Duitse vrienden die Anton heeft binnengehaald, dat zijn er nu al 21!
Zonder hen was ons clubje wel heel erg klein geworden en wat hebben ze een aardige vrouwen en mooie auto's, of moet ik dat omdraaien: mooie vrouwen en aardige auto's?
Maar boven alles vind ik het meest geweldige van Anton dat iedereen bij hem een luisterend oor heeft, wat de problemen ook mogen zijn.
Kortom, Anton weet dan ook bijna alles van iedereen en met zijn bijzonder goede geheugen vaak meer dan je zelf nog herinnert.
Hij is de ware PATER FAMILIAS en soms de biechtvader voor onze clubleden.
Anton, ik kan zo nog wel een half uurtje doorgaan maar dat doe ik misschien nog wel een andere keer.*

*En dan hebben we gelukkig ook André, de goedheid en bescheidenheid zelve.
Ook hier iemand die een gouden veer op zijn hoed verdient!
Hij schrijft vele artikelen voor de Triangel, onderhoudt ook de contacten met de leden, houdt de administratie bij en weet*



Dieser intensive Kontakt ist für mich nun zu Ende: Ich habe meinen Job an Johan übergeben und Menno war so freundlich, meinen Alvis zu übernehmen. Und dann wird die Situation anders.

*Ich möchte mit Anton anfangen, dem ich eine goldene Feder an seinen Hut stecken möchte. (Zum Glück kann er heute nicht sprechen, weil ihm das überhaupt nicht gefällt).
Ich habe ihn immer mit Erstaunen und Bewunderung betrachtet, wie er alles wusste und alles geregelt hat.
Und die meisten unserer Mitglieder haben keine Ahnung davon, was Anton alles für uns leistet.
Neben dem Redigieren der Triangel und dem Anschreiben von Mitgliedern für Texte, die er mit Hilfe von Andreas Rosien ins Deutsche übersetzt, gibt es die zahlreichen Ausfahrten, die er zusammen mit Ellie organisiert!
Dann ist da noch die Jubiläumsfeier, die er zusammen mit Ellie ebenfalls komplett organisiert hat, die Erstellung der Einladungen, die Pflege der Website, die technische Hilfe für jeden, der darum bittet!
Und dann gibt es noch unsere deutschen Freunde-Mitglieder, die Anton in den Club gebracht hat. Es sind mittlerweile 21 Mitglieder, ohne sie wäre unser Club sehr klein geworden. Und was für nette Frauen und schöne Autos sie haben, oder sollte ich das umdrehen: schöne Frauen und nette Autos? Aber am meiste schätze ich an Anton, dass er für alle ein offenes Ohr hat, egal, welche Probleme es gibt.
Kurz gesagt, Anton weiß fast alles über jeden und mit seinem außergewöhnlich guten Gedächtnis oft mehr, als man sich selbst erinnert.
Er ist der wahre PATER FAMILIAS und manchmal der Beichtvater für unsere Clubmitglieder.
Anton, ich könnte noch eine halbe Stunde so weitermachen, aber vielleicht mache ich das ein anderes Mal.*

alles- nu ja, bijna alles over de historie van Alvis – een ware archivaris.

Maar bovenal kennen we André als restaurateur! Al jaren lang was hij dagelijks te vinden bij Floor (vele van ons kennen zijn bedrijf) om aan de volledige restauratie van zijn geliefde Firefly te gaan werken.

Natuurlijk komt Riet op de eerste plaats maar deze auto zit daar wel vlak achter!

Maar helaas, iedere keer als hij aan deze klus wilde beginnen was er een auto van iemand anders waar dringend aan begonnen moest worden en of André even mee wilde helpen. Even betekent dan restauraties van vele maanden. Daar weten Roel, Hans en ikzelf alles van.

Floor heeft inmiddels zijn zaak opgedoekt en de Firefly staat nu bij Ab van Egmond. En nu maar hopen dat André na al die jaren de auto af kan maken.

Als het zover is stel ik voor dat we met de club er een speciaal feest van maken en de auto en onszelf ruim met champagne overgieten (Ik betaal).

Gelukkig blijven Anton en André' nog even aan en worden zij vanaf nu bijgestaan door Menno, Johan, Wim en Rob. Ik wil het nieuwe bestuur met klem vragen goed naar deze beide heren te luisteren want zij zijn het ware goud van deze club! Mag ik vragen om een donderend applaus?

Een dankbare Jan Maarten ten Bos.



Und dann haben wir noch André, die Güte und Bescheidenheit selbst.

Auch er ist jemand, der eine goldene Feder an seinem Hut verdient hat! Er schreibt viele Artikel für unser Triangel, pflegt den Kontakt zu den Mitgliedern, ist unser Sekretär und weiß alles - na ja, fast alles über die Geschichte von Alvis - ein echter Archivar.

Aber vor allem kennen wir André als Restaurator von Alvis Autos! Jahrelang war er jeden Tag bei Floor (viele von uns kennen die Firma) anzutreffen, um an der vollständigen Restaurierung seines geliebten Firefly zu arbeiten.

Natürlich steht Riet an erster Stelle, aber sein Firefly kommt direkt nach ihr.

Doch leider musste jedes Mal, wenn er mit dieser Arbeit anfangen wollte, das Auto eines anderen Mitgliedes dringend gewartet werden, und Andre wurde gebeten, kurz auszuhelfen.

Kurz aushelfen bedeutet meistens eine monatelange Restaurierung. Roel, Hans und ich können darüber berichten.

Floor hat sein Geschäft geschlossen und André's Firefly befindet sich jetzt bei Ab van Egmond. Und jetzt hoffen wir, dass Andre das Auto nach all den Jahren fertigstellen kann.

Wenn es soweit ist, schlage ich vor, dass wir eine besondere Party mit dem Club veranstalten und das Auto und uns selbst mit Champagner übergießen (ich zahle).

Zum Glück bleiben Anton und André noch für eine befristete Zeit im Vorstand und werden von nun an von Menno, Johan, Wim und Rob unterstützt. Ich fordere die neuen Vorstandsmitglieder auf, diesen beiden Herren aufmerksam zuzuhören, denn sie sind das wahre Gold dieses Clubs! Darf ich um einen großen Beifall bitten?

Ein dankbarer Jan Maarten ten Bos.

Ine & Jean Stijns



2012 - 10 Jaar lidmaatschap AOCN - 2022

De tijd vliegt. En voor je het weet ben je al weer 10 jaar lid van de AOCN. Een goede reden om terug te kijken op de vele mooie momenten die we in die 10 jaar met onze Alvis hebben beleefd.

2012 – Het begint allemaal met de aankoop van onze Alvis Speed 20 SD in bits & pieces (foto 1) en dus ook met onze aanmelding als lid van de AOCN.



Er volgen dan 3 jaren waarin er hard gewerkt wordt om van al die losse onderdelen weer een rijdbare Alvis te maken (foto 2). Dit alles met veel inzet van Jean en onder

als lid van de AOCN. Dann folgen 3 Jahre, in denen wir hart daran arbeiten, aus all diesen Einzelteilen einen fahrbaren Alvis zu machen (Foto 2). All dies mit viel Einsatz von Jean und unter der inspirierenden Leitung von Alvis-Spezialist Wim van Ginhoven in Elburg und Adiel van Hecke in Menen (Belgien). Zwei Männer mit viel Wissen und Kreativität (Foto 3).



de bezielende leiding van Alvis specialist Wim van Ginhoven in Elburg en Adiel van Hecke in Menen (België). Twee mannen met veel kennis en creativiteit (foto 3).

2015 - Alle Mühen werden belohnt und wir können mit unserem Special auf Reisen gehen. Denn das ist es, was wir wollen: fahren und genießen! Zu zweit durch das Limburger Hügelland, aber natürlich auch als Teilnehmer an

2015 – Alle inzet wordt beloond en we kunnen op weg met onze Special.

Want dat willen we: rijden en genieten! Gewoon met zijn tweeën door het Limburgse heuvelland, maar natuurlijk ook als deelnemer aan clubactiviteiten en oldtimer evenementen.

Dus nemen we ieder jaar deel aan (internationale) evenementen zoals de Classic Days Schloss Dyck in Jüchen-



Duitsland (foto 4), de Grand Prix d'Yvois in Carignan-Frankrijk (foto 5), het Concours d'Élegance bij Paleis Het Loo in Apeldoorn-Nederland, de Nürburgring Classic in Nürburg-Duitsland, het Turnier des Westens in Keulen-Duitsland. Stuk voor stuk mooie evenementen waar je veel mooie auto's en gelijkgestemde mensen ontmoet.

Uiteraard genieten we ook volop van de diverse evenementen die de AOCN organiseert: toertochten vanuit o.a. Nuenen (foto 6), en Ellecom, weekendjes in Billerbeck en Limburg, High



Teas en niet te vergeten: de prachtige jubileumexpositie in het Louwman Museum!

2022 – En nu, na 2 jaar waarin er door Corona nauwelijks iets georganiseerd kon worden, kijken we weer vooruit naar de evenementen die hopelijk in 2022 kunnen doorgaan! Het jubileum weekend van de AOCN in Vaals, de Grand Prix d'Yvois in Carignan-Frankrijk en de Monthléry Vintage Revival in Monthléry-Frankrijk. Mooie vooruitzichten en de start van onze volgende 10 jaar als Alvisten.

We hebben er zin in!



Vereinsaktivitäten und Oldtimer-Veranstaltungen. So nehmen wir jedes Jahr an (internationalen) Veranstaltungen wie den Classic Days Schloss Dyck in Jüchen-Deutschland (Foto 4), dem Grand Prix d'Yvois in Carignan-Frankreich (Foto 5), dem Concours d'Élegance in Paleis Het Loo in Apeldoorn-Niederlande, der Nürburgring Classic in Nürburg-Deutschland, dem Turnier des Westens in Köln-Deutschland, teil.



Das sind alles tolle Veranstaltungen, bei denen man viele schöne Autos und Gleichgesinnte trifft.

Natürlich genießen wir auch die verschiedenen Veranstaltungen, die vom AOCN organisiert werden: Touren u.a. von Nuenen (Foto 6) und Ellecom, Wochenenden in Billerbeck und Limburg, High Teas und nicht zuletzt die schöne Jubiläumsausstellung im Louwman Museum!

2022 - Und nun, nach zwei Jahren, in denen kaum etwas von Corona organisiert werden konnte, blicken wir wieder auf die Veranstaltungen, die hoffentlich auch 2022 stattfinden werden! Das Jubiläumswochenende der AOCN in Vaals, der Grand Prix d'Yvois in Carignan-Frankreich und das Monthléry Vintage Revival in Monthléry-Frankreich. Großartige Aussichten und der Beginn unserer nächsten 10 Jahre als Alvisten.

Wir freuen uns schon darauf!



Bezoek aan het Alvis Archive

Het zat al langer in de planning om een keer het Alvis Archive Trust te bezoeken, maar net zoals bij vele andere zaken heeft ook hier Corona roet in het eten gegooid, en zijn geplande reizen afgelast en uitgesteld.

De laatste periode is er regelmatig contact geweest met John Fox van het Alvis Archive, en Greg Wrapson van het Alvis register, de persoon die op wonderbaarlijke wijze de extra foto's van de Alvis op het ijs bij Marken uit automagazines naar boven heeft gehaald, en het type Alvis met alle bijbehorende gegevens heeft aangeleverd. Ook met Greg Wrapson is in de afgelopen periode veel contact geweest. Veel reden dus om een keer op bezoek te gaan. Boris Johnson had aangekondigd alle corona maatregelen af te gaan schaffen, en samen met mijn vaste metgezel hebben we het er op gewaagd en een overtocht naar de U.K. geboekt.

Een extra reden voor het bezoek is het 40 jarig AOCN jubileum in september van dit jaar, Paul van der Velde en mijn persoon zijn op verzoek van het bestuur weer bezig met een tweede jubileumboek. Alleen is het dit keer geen 100 jarig jubileum van het merk Alvis, maar het jubileum van onze Nederlandse Alvis Owner Club. Het idee is om zoveel mogelijk materiaal over de geschiedenis van het merk Alvis in Nederland te verzamelen, en hier een hoofdstuk over te maken. Een tweede hoofdstuk zal gaan over de geschiedenis van onze eigen club. Mochten er leden zijn die denken over wetenswaardig materiaal voor deze geschiedenissen te beschikken, laat het dan weten en dan kijken wij of het al aanwezig is, of dat het een welkome aanvulling is.

Als laatste onderdeel van dit boek denken we er aan om de register foto's als derde deel in dit boek op te nemen, dus indien u dit nog niet heeft gedaan, ren dan met spoed naar de garage, maak foto's van je Alvis(sen) en vul het register formulier in, en stuur het met spoed naar de register secretaris Rob Claasen.

Inmiddels hebben wij al aardig wat materiaal verzameld, al is het voor de algemene geschiedenis een beetje bij elkaar schrapen van gegevens, er is nooit iets hierover geschreven, maar we hebben al het een en ander aan leuke artikelen en mooie plaatjes. Er blijkt toch wel het één en ander te vinden vooral in de collecties van Martin van der Velde en van mijzelf. Ook Hans Noordhoek heeft waardevolle gegevens over de AOCN aangeleverd, en eerdaags ga ik bij Ab van Egmond in zijn verzameling snuffelen. Maar ook uit de collecties van John Fox en Greg Wrapson zijn interessante gegevens naar boven gekomen, vanuit Greg een aantal interessante zaken over de vroege periode van Alvis in Nederland.

Toen ik mijn bezoek aan het Alvis Archive Trust aankondigde en gevraagd had of de voorgestelde datum schikte, en ook mijn bezoek na het archief aan Greg Wrapson op dezelfde dag had ingepland, kreeg ik al snel het antwoord van beide heren dat we hartelijk welkom waren, en dat Greg Wrapson ook naar het archief zou komen zodat we gezamenlijk archief materiaal konden doornemen. Wanneer ik een interessant item, vaak via internet heb aangeschaft dan scan ik de desbetreffende folder of brochure en stuur het dan per e-mail naar de beide heren. Vaak krijg ik te horen dat het voor hen interessant materiaal is, terwijl ik vaak denk dat dit al bekend materiaal voor hen is en het voor de zekerheid maar even toestuur.

Voor ons bezoek aan het Archive had John Fox een route beschrijving met foto's voor het laatste stukje van de route toegestuurd, en tot mijn verrassing ook een paar adressen op onze route van vorige eigenaren van mijn Speed 20, erg attent, en vooral de bijlage waarin een ansichtkaart op Ebay werd aangeboden met daarop de afbeelding van het Beechwood hotel in Harrogate. Dit hotel was van de eerste eigenaar van mijn Speed 20, helaas staat de Speed 20 niet op deze foto.



De afspraak met John en Greg was geregeld, en wij hebben voor de heenreis de overtocht IJmuiden New Castle geboekt, het plan was om in een week naar zuid Engeland te reizen en dan weer terug via Harwich Hoek van Holland.



De Dutch Corner in de vitrinekast



Op de eerste dag hebben we een paar Aston Martin garages bezocht, vanwege de passie van mijn reisgenoot. Via een toeristische route door een ruig een kaal heide / berg gebied langs Stanhope en Barnard Castle kwamen wij in de buurt van Bowcliffe Hall waar het archief is gevestigd. Op ongeveer 15 km afstand hebben we overnacht in het Kestrel (torenvalk)hotel waar de via het Passenger travel form verplichte corona test pakket op ons lag te wachten.

De volgende morgen werden we vanaf 10.00 uur verwacht in het Archive, en de planning was dat we na het bezoek zouden gaan lunchen in het in de buurt gelegen automuseum "The Motorist" waar ook een café restaurant in gevestigd is.

Bij aankomst stond John al in de deur en verwelkomde ons hartelijk, en Greg zou een uur later arriveren. We kregen eerst een korte rondleiding van John, en uitleg van diverse spullen zoals een glas in lood raam afkomstig van de Alvis fabriek, maar volgens mij heeft Coen van der Weiden daar al een keer verslag van gedaan. Ondertussen was Greg ook gearriveerd. Als dank voor hun moeite om ons te ontvangen had ik voor beide heren en het archief een Nederlandse AOCN Car Badge en een aantal speldjes meegenomen welke in grote dank werden ontvangen. De Car badge kreeg direct een plaatsje in de fraaie vitrinekast waar al een special Dutch corner is ingericht met reeds eerder toegestuurde speldjes van de AOCN. Verder had ik ook een aantal spullen uit mijn verzameling meegenomen waarvan ik dacht dat die misschien interessant voor de beide heren zouden zijn,

maar waar ik van dacht dat dit al allemaal bekend en aanwezig materiaal was. Maar ook nu weer verbazing, er zat ook hier weer veel interessant materiaal bij wat uitgebreid werd gekopieerd. Maar ook Greg had weer huiswerk verricht, en materiaal over de Nederlandse geschiedenis meegebracht. De in het archief aanwezige foto albums zijn door ons ook uitgebreid doorgebladerd en een aantal zaken gefotografeerd, ook hier weer een paar leuke plaatjes voor de Nederlandse geschiedenis.

Het werd lunchtijd, maar we waren beiden nog lang niet klaar, dus werd er besloten om het automuseum te laten vallen en te gaan lunchen in het vlak achter het archief gelegen Bowcliffe Drivers Club, een groot en



Bowcliffe Hall bevindt zich in Bramham, nabij Wetherby, West Yorkshire, Engeland. Bowcliffe Hall is gebouwd tussen 1805 en 1825 en is een monumentaal pand en landgoed dat nu wordt gebruikt als kantoor- en evenementenruimte. Op internet zijn vele mooie video's te bekijken over het landgoed en het interieur. Hierboven het gebouw waar het Alvis Archive Trust is ondergebracht.



fraai landhuis waarin horeca voorzieningen zijn ondergebracht, maar waar tot je verassing alle ruimten volhangen met auto-tekeningen en schilderijen en automobilia. De laatste eigenaar was een auto enthousiast (hij heeft 4 stuks Speed 20's gehad, 2 Saloons en twee Tourers) en heeft een indrukwekkende verzameling aangelegd waaronder veel originele tekeningen voor diverse Britse autobladen.



In de café / lunch ruimte is een speciaal Alvis hoekje waar we een mooi plaatsje konden vinden, en heerlijk geluncht



hebben. Daarna weer terug naar het Alvis Archive Trust, twee minuten lopen en dan ben je er.



Uiteindelijk hebben we bijna een volle dag doorgebracht in het Archive, eerst afscheid genomen van Greg die al iets eerder naar huis ging, en met de belofte dat we wederzijds nog een aantal spullen zouden scannen en toesturen wat inmiddels gebeurd is, maar tevens ook nog steeds gaande omdat Greg toch weer nieuwe gegevens ontdekt van Alvisen in Nederland en waar ik dan weer aanvullende info voor hem over heb, maar ook mijn eigen verzameling verder aan het scannen ben met info waarvan ik inmiddels weet dat het voor hem ook een welkome aanvulling op zijn verzameling is. Kortom, een waardevol bezoek, ook al omdat er veel contact was en dat je elkaar nu in levende lijve hebt ontmoet.



DE ALVIS BARSON SPECIAL Straight Eight

Engine Number 13235 - Registration Number EKE 412



Eigenlijk is het meest bijzondere aan deze auto: DE MOTOR.



De auto is verder samengesteld uit onderdelen van verschillende merken auto's uit die tijd die door E.Chalenor-Barson gekozen werden om een special te kunnen bouwen. Wat de precieze redenen geweest zijn weten we niet maar het uitgangspunt was een snelle auto om mee te racen in de jaren kort voor WO-2.

E.CHALENOR-BARSON was een Engelsman die al op jeugdige leeftijd auto's bouwde. Zijn eerste auto was een AV Monocar die hij in onderdelen kocht voor 210 engelse ponden toen hij 16 was. Vervolgens experimenteerde hij met merken als: Seabrooks Cars from London die al sinds 1896 auto's fabriceerde, Albert Automobile, die gebruik maakte van vliegtuig onderdelen. De naam komt van Albert Embankment, het adres van de firma. Na nog een naamswijziging in Loyd-Lord werd de naam Vauxhall, toch nog iets bekend.

Op 17 jarige leeftijd begon het avontuur vorm te krijgen in de Numbers 2,3 en 4 Specials met behulp van een 1928 Salmson GP motor voorzien van 4 versnellingen



Das Besondere an diesem Auto ist eigentlich: DER MOTOR.

Das Auto besteht aus Teilen verschiedener Automarken aus dieser Zeit, die von E. Chalenor-Barson ausgewählt wurden, um ein Spezialfahrzeug zu bauen. Was die genauen Gründe waren, wissen wir nicht, aber der Ausgangspunkt war ein schnelles Auto für Rennen zu bauen in den Jahren kurz vor dem Zweiten Weltkrieg.

E. CHALENOR-BARSON war ein Engländer, der schon in jungen Jahren Autos baute. Sein erstes Auto war ein AV Monocar, den er im Alter von 16 Jahren in Einzelteilen für 210 Pfund kaufte. Er experimentierte dann mit Marken wie: Seabrooks Cars aus London, die seit 1896 Autos herstellte, Albert Automobile, die Flugzeugteile verwendete. Der Name kommt von Albert Embankment, der Adresse der Firma. Nach einer weiteren Namensänderung in Loyd-Lord wurde der Name Vauxhall vertrauter.

Im Alter von 17 Jahren begann das Abenteuer in Form der Numbers 2, 3 und 4 Specials mit einem Salmson GP-Motor von 1928, der mit 4 Gängen und einer Coventry Premier-Vorderachse ausgestattet war, Gestalt anzunehmen. Die nächste

en een Coventry Premier vooras. De volgende ontwikkeling was Special Number 5 waar al sprake was van remmen op de voorwielen.

Tegen die tijd leefde de familie Barson in Anerley Zuid-Oost London. De jonge Barson experimenteerde verder met een Brescia Bugatti versnellingsbak en een San Sebastian vooras.

De Special Number 5 bereikte de 83 Mijl per uur dankzij het gebruik van een Castrol olieblok als benzinetank, een Bosch racing magneto en een Le Jarnac carburateur. Na de bouw van de nummer 6 mocht de jonge Barson bij Ford Motor Co in Dagenham aan de slag. Om dagelijks Dagenham te bereiken gebruikte hij Number 5 als vervoersmiddel. Over Mr. Barson is nog veel meer te vertellen maar dat is misschien leuk voor een andere keer. Het gaat per slot van rekening om de 8 cilinder ALVIS, toch?



Entwicklung war der Special Number 5, der bereits mit Vorderradbremmen ausgestattet war.

Zu diesem Zeitpunkt lebte die Familie Barson in Anerley im Südosten Londons. Der junge Barson experimentierte weiter mit einem Brescia Bugatti-Getriebe und einer San Sebastian Vorderachse. Dank der Verwendung eines Castrol-Ölkastners als Benzintank,

eines Bosch-Rennmagneten und eines Le Jarnac-Vergasers erreichte der Special Number 5 83 Meilen pro Stunde. Nachdem er die Nummer 6 gebaut hatte, durfte der junge Barson bei der Ford Motor Co in Dagenham arbeiten. Um täglich nach Dagenham zu gelangen, benutzte er die Nummer 5 als Transportmittel. Es gäbe noch viel mehr über Herrn Barson zu erzählen, aber das ist vielleicht ein anderes Mal dran. Es geht letztendlich um den 8-Zylinder-ALVIS, nicht wahr?

Barson vertrok naar Zuid Afrika en nam de auto mee, aangevuld met diverse onderdelen. In de praktijk nam hij de auto mee waarbij de 8 cilinder motor in Zuid Afrika ingebouwd werd.

Barson reiste nach Südafrika und nahm das mit verschiedenen Teilen ausgestattete Auto mit. In der Praxis nahm er das Auto mit, und der 8-Zylinder-Motor wurde in Südafrika montiert.

Barson schreef zelf "Barson Special No. 11 1940 Cape Town" aan de binnenzijde van de auto. De auto reed Camps Bay Hill Climb in 1940 en was zoals de engelsen dat zo mooi omschrijven 2 nd fastest time beaten by 3/5Sec. Chalenor Barson was toen 30 jaar oud. Het toeval wil dat deze Camps Bay Hill Climb weer een beetje in de belangstelling komt ondanks het feit dat racen daar niet meer mogelijk is door de toename van het verkeer en dat weg niet meer kan worden afgezet. Een aantal veteranen treft elkaar daar in het weekeinde van 25 maart en daar gaan we omdat we dan in de buurt zijn, even kijken wat er nog van over is. Vanaf 1948 heeft de auto waarschijnlijk meer kilometers gemaakt op en in een voerof vaartuig dan op eigen banden. Vanaf Zuid Afrika naar Duitsland en UK en vervolgens naar USA en eindigde in 2000 in Finland. Door toeval was de auto in 2017 in Essen en hebben we het mobiel aangeschaft. Niet alleen omdat het een stoere auto was maar vooral vanwege de bijzondere 8 cilinder motor.

Barson selbst schrieb „Barson Special No. 11 1940 Cape Town“ auf die Innenseite des Wagens. Der Wagen fuhr 1940 beim Camps Bay Hill Climb und war wie die Engländer so schön sagen, 2. schnellste Zeit, geschlagen um 3/5Sek. Chalenor Barson war zu diesem Zeitpunkt 30 Jahre alt. Zufall will, dass dieser Camps Bay Hill Climb wieder ein wenig mehr Aufmerksamkeit erfährt, trotz des Umstandes dass dort aufgrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens keine Rennen mehr möglich sind und die Straße nicht mehr abgesperrt werden kann. Am Wochenende des 25. März werden sich dort einige Veteranen treffen, und da wir in der Gegend sind, werden wir uns ansehen, was davon übrig geblieben ist. Seit 1948 hat das Auto wahrscheinlich mehr Kilometer auf und in einem Fahrzeug oder Schiff zurückgelegt als auf seinen eigenen Reifen (Achsen). Von Südafrika über Deutschland und das Vereinigte Königreich bis in die USA und schließlich nach Finnland im Jahr 2000. Zufälligerweise war das Auto 2017 in Essen und wir haben das Mobil gekauft. Nicht nur, weil es ein cooles Auto war, sondern vor allem wegen des speziellen 8-Zylinder-Motors.

Na een bezoekje en een paar rondjes gereden te hebben op het toen nog (oude Zandvoort) waren er wel een paar wensen te vervullen.

Nach einem Besuch an, und ein paar gefahrenen Runden auf dem damals noch (alten) Zandvoort gab es ein paar Wünsche zu erfüllen.

Deze wensenlijst hebben we voorgelegd aan Cas Erinkveld van CJ Engineering.nl Cas omschrijft zijn bedrijf als "Specialistisch Technisch Werk" in de praktijk komt het erop neer dat hij het moeilijkste werk zelf doet en natuurlijk diverse specialisten inschakelt waar nodig.

Wir haben diesen Wunschzettel an Cas Erinkveld von CJ Engineering geschickt. Cas beschreibt sein Unternehmen als „Specialist Technical Work“, was in der Praxis bedeutet, dass er die schwierigsten Arbeiten selbst ausführt und bei Bedarf natürlich verschiedene Spezialisten hinzuzieht.

Dan naar de auto zelf.

WIELOPHANGING, VOORAS.



Zoals het was en zoals het geworden is.

Aan de voorzijde is er voor gekozen bij Lancia Series 8 te gaan winkelen voor de zeer geavanceerde wielophanging van de Lambda. Deze was eigenlijk moe en moest vervangen worden. Daarvoor kom je gewoon in Italië terecht, daar zijn voldoende Lancia liefhebbers die alle gewenste onderdelen nog kunnen maken. De namen als: Coppia ammortizzatori anteriori en Coppia lamierino freno klinken zo mooi dat je de prijs maar zo snel mogelijk probeert te vergeten want je wilt je spulletjes toch piekfijn voor elkaar hebben. Het geheel is vernieuwd inclusief de speciaal gemaakte hubs zodat voor- en achterwielen weer in één lijn staan en de Alvis wielen weer origineel zijn.

ACHTERAS EN VERING

Voor de achteras is gekozen voor een Ford V8 en die is prima behalve een beetje breed voor deze auto onder normale omstandigheden.

De navens zijn niet goed en de auto is aan de achterzijde breder dan aan de voorzijde en dat lijkt nergens op.

Dus ook hier nieuwe hubs gemaakt zodat we aan één reservewiel genoeg hebben.



Dann zum Auto selbst.

RADAUFHÄNGUNG, VORDERACHSE.

Wie es war und wie es geworden ist.

An der Front entschied man sich dafür das sehr fortschrittliche Fahrwerk des Lancia Lambda Serie 8 einzukaufen. Dieses war tatsächlich müde und musste ersetzt werden. Dazu muss man nur nach Italien gehen, wo es genügend Lancia-Enthusiasten gibt, die noch alle benötigten Teile herstellen können: Coppia ammortizzatori anteriori und Coppia lamierino freno klingen so gut, dass man versucht, den Preis so schnell wie möglich zu vergessen, denn man will ja, dass die Sachen genau richtig sind.

HINTERACHSE UND AUFHÄNGUNG

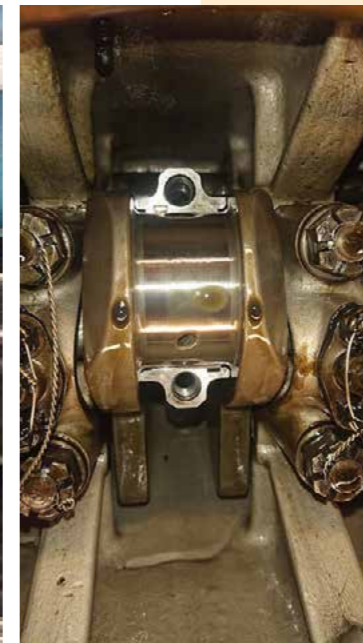
Die Hinterachse ist vom Ford V8, was in Ordnung ist, außer dass sie unter normalen Umständen ein bisschen zu breit für dieses Auto ist. Die Naben sind nicht gut und das Auto ist hinten breiter als vorne und das sieht nach nichts aus. Also haben wir auch hier neue Naben gemacht, so dass 1 Reserverad ausreicht.



MOTOR

De motor is gebouwd in 1935, maar liefst 2 stuks. Het is echt moeilijk om de kosten te dekken van het gieten van slechts 2 motorblokken. Normaal zou je denken: je neemt een 6 cilinder gietmal, pas deze aan en je hebt een 8 cilinder. Dat was hier niet het geval. Je kunt aan het gietsel van zowel het onderblok als bovenblok en de kop zien dat hier speciale gietmallen gemaakt zijn. Dat was in die jaren al schier onbetaalbaar en dat voor slechts 2 motoren. Wel 4 carburateurs natuurlijk.

De motor loopt goed maar niet echt lekker dus open dat spul. Dan blijken er diverse zaken niet helemaal of liever helemaal niet te kloppen. Cas is aan het zoeken geslagen en vond diverse oneffenheden en plekken waar niet voldoende smering was. Ook de carburatie vertoonde kuren net als de ontsteking en de bedrading.



VERSNELLINGSBAK

De versnellingsbak is een pre-selector van Armstrong Siddeley. Het is even wennen maar het schakelt als een zonnetje. Omdat je eerst de gewenste versnelling inzet en vervolgens je koppeling induwt als je de versnelling ook wilt te gebruiken, gaat schakelen sneller dan de bakken die in die tijd gebruikelijk waren. Het kraakt of knarst ook totaal niet. Ik weet niet of toen al bekend was hoe geweldig de versnellingsbakken van Alvis hun werk deden, misschien zou er dan een Alvis-bak ingebouwd zijn. Maar als het om de snelheid gaat denk ik dat de pre-selector het wint en..... het was toch een racekarretje.



GEARBOX

Das Getriebe ist ein Vorwählgetriebe von Armstrong Siddeley. Es ist gewöhnungsbedürftig, aber es schaltet sich wie ein Traum. Da man zuerst den gewünschten Gang einlegt und dann die Kupplung betätigt, wenn man diesen Gang einlegen will, geht der Gangwechsel schneller als bei den üblichen Getrieben dieser Zeit. Es knarrt und knirscht überhaupt nicht. Ich weiß nicht, ob man damals schon wusste, wie gut die Alvis-Getriebe ihre Arbeit machten, vielleicht wäre sonst ein Alvis-Getriebe eingebaut worden. Aber wenn es um Geschwindigkeit geht, gewinnt meiner Meinung nach der Vorwahlschalter und.... es war schließlich ein Rennwagen.

ACCUBAK

De accubak is te klein en moet overnieuw evenals de bedrading.

DE TANK

De tank is voorzien van schuim zoals dat hoort bij raceauto's maar aan alles komt een end en dus ook aan het schuim en daarmee de tank.

Het lekte en was gewoon niet fris meer. Wel hebben gelijk maar gebruik gemaakt van de situatie door het maken van een nieuwe tank voorzien van een goede montageconstructie voor het reservewiel.



BATTERIEKASTEN

Der Batteriekasten ist zu klein und muss ersetzt werden, ebenso die Verkabelung.

DER TANK

Der Tank ist mit Schaum ausgestattet, wie es sich für Rennwagen gehört, aber alles hat ein Ende und so auch der Schaum und damit der Tank. Es war undicht und einfach nicht mehr frisch. Wir haben die Situation genutzt und einen neuen Tank mit

einer guten Befestigungsstruktur für das Reservewiel angefertigt.

DE BARSON vandaag

Door al dat gedoe, zijn de spatborden aan de voorzijde niet langer passend. We proberen de bestaande nu aan te passen zodat allemaal zo origineel mogelijk blijft. De wielen en banden zijn vernieuwd. De grill is teruggebracht naar de situatie vanaf de bouw.

De auto rijdt prima en maakt een prachtig geluid. Of zij (hij) nog 120 mijl per uur haalt is even de vraag maar dat voor later. De lederen banden over de motorkap zijn vernieuwd.

Hoe nu verder:

We gaan in het voorjaar proberen van het Finse kenteken een Nederlandse versie te maken. Mocht dat niet lukken met de RDW dan blijft het gewoon het Engelse kenteken EKE 412. De verwachting is toch dat zij? (dan toch maar) niet dagelijks aan het verkeer gaat deelnemen.

THE BARSON heute

Wegen der ganzen Änderungen passen die vorderen Schutzbleche nicht mehr. Wir versuchen nun, die bestehenden so anzupassen, dass alles so original wie möglich bleibt. Die Räder und Reifen sind erneuert worden. Der Grill wurde in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt.

Das Auto fährt gut und hat einen schönen Klang. Ob sie/er dann noch 120 Meilen pro Stunde erreichen kann, ist eine andere Frage, aber das kommt später. Die Lederriemen über der Motorhaube wurden erneuert.

Was ist als nächstes zu tun?

Im Frühjahr werden wir versuchen, eine niederländische Version des finnischen Kennzeichens zu erstellen. Wenn das mit dem RDW nicht klappt, dann bleibt es eben bei der englischen Zulassung EKE 412. Die Erwartung ist übrigens, dass sie/er nicht täglich genutzt wird.

Martin Aaldering



Tom en Rosalie Gatsonides



Corsica 2021

Levend in een wereld waar nog steeds veel aandacht voor de pandemie heerst heeft de Belgische organisatie SeaSun rally het gedurfd om van 19 tot 24 september 2021 toch hun evenement naar Corsica door te laten gaan.



Korsica 2021

In einer Welt, in der der Pandemie immer noch viel Aufmerksamkeit geschenkt wird, hat es die belgische Organisation SeaSunRally gewagt, ihre Veranstaltung vom 19. bis 24. September 2021 auf Korsika zu organisieren.

Met 50 auto's verzamelden we bij het vliegveld van Marseille. Daar werden de meeste auto's afgeleverd en de deelnemers kwamen per vliegtuig aan. Wij hadden samen met Martin en José Aaldering afgesproken om, met de moderne auto, drie dagen gezellig Franse binnen wegen rijdend er aldus een mooie start van dit uitje van te maken. Na de briefing in Marseille waar we alle papieren en boot tickets ontvingen, reden we naar Toulon waar de nachtboot op ons wachtte. Hier was het al duidelijk dat er nog weinig toeristen naar Corsica durfden te gaan want de boot was maar voor de helft "gevuld". De volgende ochtend "ontschoepten" we in Bastia waar een stralende zon ons verwelkomde. Deze zon zou ons het hele evenement blijven achtervolgen en ons continu overdag verwarmen. Gewoon fijn! Net buiten de stad werd in een restaurant het ontbijt geserveerd en daar begon de rally.

Er zijn twee categorieën; sport en touring. Als sport rijder doe je per dag ca 5 regularities, waar je op een traject van ca 10 a 20 km met een variërende gemiddelde snelheid



Mit 50 Autos versammelten wir uns am Flughafen von Marseille. Die meisten Autos wurden dorthin geliefert, und die Teilnehmer reisten mit dem Flugzeug an. Zusammen mit Martin und José Aaldering hatten wir uns vorgenommen, einen schönen Start für diese Reise zu machen, indem wir mit dem modernen Auto drei Tage lang über die französischen Landstraßen fahren. Nach dem Briefing in Marseille, wo wir alle Papiere und Schiffstickets erhielten, fuhren wir nach Toulon, wo das Nachtboot auf uns wartete. Schon hier wurde deutlich, dass sich nur wenige Touristen nach Korsika trauten, weil das Schiff nur „halb voll“ war. Am nächsten Morgen „schifften wir in Bastia aus“, wo wir von strahlendem Sonnenschein empfangen wurden. Diese Sonne würde uns während der

moet rijden. Dit betekent op de afstandmeter en stopwatch de tijd en gereden kilometers continue met elkaar vergelijken en dan steeds net wat sneller of langzamer rijden om die twee goed "in de voorgeschreven ideale tijd" te houden. Kortom een uitdagende opgave en zeer inspannend. Net iets meer als de helft van de deelnemers (29 stuks) deden met dit spelletje mee, en de andere (21 stuks) verkozen om over dezelfde route te rijden, maar dan geheel geen zorgen te maken over de tijd en afstand. Zo kon men onderweg gerust stoppen om wat foto's te nemen of een kopje koffie te drinken. Wij, met nog 5 andere vooroorlogse auto's behoorden tot deze laatste "geniet" categorie.

Deze eerste rally dag voerde ons over de bekende bochtige binnen wegen naar Porticcio waar het Sofitel Hotel onze gastheer zal zijn voor de komende 3 dagen. Een heerlijk hotel, aan de zee gelegen en met een zwembad, helaas met onverwarmd water, maar met een temp van 24 graden kon er goed gebruik van gemaakt worden. Ook prettig dat hier al de bagage kon blijven liggen en dat je met een "lege" auto de uitdagende wegen op Corsica kan berijden. Natuurlijk trokken we veel op met de groep vooroorlogse auto liefhebbers, die bestond uit 4 Nederlanders en twee Belgische. Niet dat we in een treintje



gesamenen Verantwoordelijkheid begeleiden en ons den ganzen Tag über wärmen. Einfach großartig! Etwas außerhalb der Stadt wurde das Frühstück in einem Restaurant serviert, und dort begann die Rallye.

Es gibt zwei Kategorien: Sport und Touring. Als Sportfahrer absolviert man etwa 5 Gleichmäßigkeitsprüfungen pro Tag, bei denen eine Strecke von etwa 10 bis 20 km mit einer unterschiedlichen Durchschnittsgeschwindigkeit zurückgelegt werden muss. Das bedeutet, dass man



achter elkaar reden, maar we startten op ongeveer dezelfde tijd en spraken af dat bij mooie of gezellige bezienswaardigheden zouden stoppen of bij een goed terras waar een drankje genomen kon worden. De lunch lokaties waren door de organisatie goed gekozen en daar konden we dan gezamenlijk eten en drinken, en was de groep weer compleet. Ach wat heeft Corsica toch eigenlijk veel te bieden en dat met het heerlijke najaars weer met een temperatuur van ruim boven de 20 graden, ja dat is genieten. Zo komt de natuur met veel diverse bloemenpracht, afgewisseld met imponerende rots partijen heel goed uit de verf.



Een dag reden we naar Bonifacio de havenstad gelegen op het zuidelijkste puntje. Hier werd een boottochtje ondernomen dat ons naar mooie grotten met heel diep blauw water voerde en een bijzondere licht inval. Indrukwekkend. Ook kon men vanuit zee duidelijk een pad waarnemen van de hoge rotsen naar de zee, waar volgens de verhalen Napoleon over vluchtte toen hij hier

Enthusiasten, die aus 4 Niederländern und zwei Belgiern bestand. Nicht, dass wir in einem Zug hintereinander hergefahren wären, aber wir sind ungefähr zur gleichen Zeit losgefahren und haben uns darauf geeinigt, dass wir an schönen oder gemütlichen Sehenswürdigkeiten oder an einer guten Terrasse, wo wir etwas trinken konnten, anhalten würden. Die Mittaglokale waren von der Organisation gut ausgewählt und dort konnten wir gemeinsam essen und trinken, und die Gruppe war wieder komplett. Oh, was hat Korsika nicht alles zu bieten und das bei dem schönen Herbstwetter mit Temperaturen über 20 Grad, ja das ist angenehm. Die Natur mit vielen verschiedenen Blumen, durchsetzt mit beeindruckenden Felsformationen ist wunderschön.



An einem Tag fuhren wir nach Bonifacio, der Hafenstadt am südlichsten Punkt der Insel. Hier machten wir eine Bootsfahrt, die uns zu wunderschönen Höhlen mit tiefblauem Wasser und einem besonderen Lichteinfall führte. Beeindruckend. Vom Meer aus konnte man auch deutlich

gevangen genomen was. Mooi historisch feit en misschien wel niet geheel naar waarheid, maar toch een goed verhaal.

Gelukkig is er bij deze organisatie ook een technisch team dat met twee voertuigen de gehele route mee rijdt. Zelf heb ik hier ook helaas "gebruik" van moeten maken.

Na vertrek 's morgens reed de Alvis niet echt lekker. De motor leek wel geen vermogen te hebben en vaak sloeg hij over. Bergopwaarts lukte nauwelijks en ontbrak het totaal aan fut. Met moeite kwam je boven. Niet normaal en niet prettig zo te moeten rijden. Eerst dacht ik aan vuil in de benzine leiding, maar met een korte inspectie was het duidelijk niet het probleem. Dan moet het wel de ontsteking zijn. Bougies zagen er redelijk uit, maar toen ik de rotor uit de stroomverdeler haalde kon ik mijn ogen niet geloven.



einen Weg von den hohen Felsen zum Meer sehen, über den der Legende nach Napoleon floh, als er hier gefangen genommen wurde. Nette historische Tatsache und vielleicht nicht ganz wahr, aber trotzdem eine schöne Geschichte.

Zum Glück verfügt diese Organisation auch über ein technisches Team, das uns mit zwei Fahrzeugen begleitet. Leider musste ich deren Hilfe selbst auch „in Anspruch“ nehmen. Nach der Abfahrt am Morgen fuhr der Alvis nicht sehr gut. Der Motor schien keine Leistung zu haben und wurde oft abgewürgt. Bergauf zu fahren war kaum möglich und es fehlte jegliche Kraft. Mühsam erreichten wir den Gipfel. Es ist nicht normal und nicht angenehm, so zu fahren. Zuerst dachte ich an Schmutz in der Kraftstoffleitung, aber nach einer kurzen Inspektion war das eindeutig nicht das Problem.

Dann muss es an der Zündung liegen. Die Zündkerzen sahen vernünftig aus, aber als ich den Rotor aus dem Verteiler entfernte, traute ich meinen Augen nicht. Die Hälfte des Rotors war weg, verbrannt! Wir befanden uns mitten auf dem Lande. In der Gegend gab es nichts, aber mit Hilfe anderer vorbeikommender Teilnehmer konnte ich eine Tube Zweikomponentenkleber besorgen. Damit habe ich versucht, den durchgebrannten Teil zu füllen und das Auto so wieder zum Laufen zu bringen.

Nach einer Stunde Kleben und



De helft was weg, (gedeeltelijk) verbrand. Wij stonden midden op het platteland. In de buurt was weinig te beleven, maar met hulp van andere passerende deelnemers kreeg ik een tube twee componenten lijm. Hiermee geprobeerd om het weggebrande gedeelte op te vullen en aldus weer werkend te krijgen.

Na een uurtje lijmen en vijlen was er weer een soort rotor die moest kunnen werken, maar helaas was de elektrische verbinding niet goed, dus resultaat volkomen onbevredigend. Op dat moment kwam de technische crew langs en warempel, in hun rommel bakje met oude elektrische spulletjes hadden ze een rotor die nog paste ook! Gewoon heel veel geluk! Heeft me dan ook veel bier later die avond in het hotel gekost, maar god wat was ik blij. De Alvis liep weer als een zonnetje. In het vervolg zit er een rotor in mijn reserve pakket als we op stap gaan. Dan zal dat waarschijnlijk ook nooit meer gebeuren, maar goed dan kan je altijd iemand anders er heel gelukkig mee maken, als het hem wel overkomt.

Zo hebben we vier heerlijk dagen gereden op Corsica waar de natuur zeer divers is en we van de beroemde



10.000 bochten op het eiland er met plezier de grootste helft gereden hebben..... bevoorrecht.

Op de terugvaart Bastia- Toulon werd het slotdiner genuttigd en vond de prijsuitreiking plaats. Iedereen kreeg uiteindelijk een aandenken zowel in de sport als touring klasse.

Tevreden naar bed en de volgende morgen bij verlaten van de boot afscheid genomen van oude en ook de nieuw gemaakte vrienden. Wij moesten met wat Nederlanders naar een buiten locatie rijden waar de transporteur de klassiekers in ontvangst nam om ze retour naar Nederland te brengen en onze moderne auto's er weer voor in de plaats kwamen.

Deze ca 10 km werd voor de vooroorlogse auto's een ware beproeving omdat de Lagonda van 1930 het wel genoeg vond en absoluut niet meer wilde starten. Geen technische dienst meer - geen hulp - kortom improviseren met de middelen die er waren. Na wat gepruts aan diverse slangen en draden startte de motor toch en kon er een afstand van een kleine kilometer gereden worden alvorens de motor het weer begaf. Ellende. Gelukkig was het vroeg in de ochtend en was er nog weinig verkeer, dus werd er besloten maar te slepen. Een Bentley ervoor, wij met de Alvis trachten het weinig verkeer te stoppen zodat de sleep Bentley-Lagonda zo soepel mogelijk Toulon kon verlaten om naar een buitenwijk te rijden waar bij een winkel centrum het rendez-vous punt was met de transporteur.

Absurd gezicht drie van die oude auto's zo te zien "stuntelen" door het weinige verkeer. De mobiele telefoons deden stevig hun best om alle communicatie goed te laten verlopen en dat we zo zonder schade op de juiste plek arriveerden. Een ware prestatie maar zeker risicovol en absoluut niet geschikt voor herhaling. We waren dan ook dolblij met de goede afloop en feliciteerden ons zelf met het eindresultaat.

Ieder kon nu op zijn eigen manier tevreden terug keren naar huis in Nederland met een schat aan nieuwe ervaringen. Geeft energie voor de rest van het jaar.

Op naar het volgende avontuur met de Alvis in 2022.



Feilen gab es eine Art Rotor, der funktionieren sollte, aber leider war die elektrische Verbindung nicht gut, so dass das Ergebnis völlig unbefriedigend war.

In diesem Moment kam die Technik-Crew vorbei und, Überraschung, in ihrer Schrottkiste mit altem Elektrozeugs hatten sie einen Rotor, der tatsächlich passte! Einfach ganz viel Glück! Das hat mich später im Hotel eine Menge Bier gekostet, aber ich, war überglücklich. Der Alvis lief wieder wie ein Traum. Von nun an habe ich immer einen Rotor in meinem Ersatzteilpaket, wenn wir unterwegs sind. Das wird wahrscheinlich nie wieder passieren, aber man kann immer noch jemand anderen damit sehr glücklich machen, falls es ihm doch passiert.

So hatten wir vier wunderbare Tage auf Korsika, wo die Natur sehr abwechslungsreich ist und wir die meisten der berühmten 10.000 Kurven auf der Insel....fahren konnten. Ein Privileg.

Auf der Rückfahrt von Bastia nach Toulon wurde das Abschlussessen eingenommen und die Preisverleihung durchgeführt. Sowohl in der Sport- als auch in der Tourenklasse erhielt jeder ein Souvenir.

Zufrieden gingen wir zu Bett, und am nächsten Morgen, als wir das Schiff verließen, verabschiedeten wir uns von alten und neu gewonnenen Freunden. Wir mussten mit einigen Niederländern zu einem Ort außerhalb Toulon fahren, wo der Transporter die Klassiker in Empfang nahm, um sie zurück in die Niederlande zu bringen, und unsere modernen Autos nahmen ihren Platz ein.

Diese 10 km wurden für die Vorkriegsautos zu einer echten Tortur, denn der Lagonda von 1930 hatte die Nase voll und sprang nicht mehr an. Kein technischer Dienst - keine Hilfe - kurzum, Improvisation mit den vorhandenen Mitteln. Nachdem ich an verschiedenen Schläuchen und Kabeln herumgefummelt hatte, sprang der Motor an, und es war möglich, etwa einen Kilometer weit zu fahren, bevor er wieder ausfiel. Elend. Glücklicherweise war es noch früh am Morgen und es herrschte wenig Verkehr, so dass man sich entschloss, den Wagen abzuschleppen. Ein Bentley vorneweg, wir mit dem Alvis versuchen, den Verkehr fern zuhalten, damit der Bentley-Lagonda im Schlepptau Toulon möglichst reibungslos verlassen kann, um in einen Vorort zu fahren, wo in einem Einkaufszentrum der Treffpunkt mit dem Transporter ist. Ein absurder Anblick, drei so alte Autos durch den Verkehr „stolpern“ zu sehen. Die Mobiltelefone taten ihr Bestes, um sicherzustellen, dass die Kommunikation reibungslos funktionierte und wir unbeschadet am richtigen Ort ankamen. Eine echte Leistung, aber sicherlich voller Risiken und absolut nicht zur Wiederholung geeignet. Wir waren überglücklich mit dem guten Ablauf, und haben uns selbst zu dem Endergebnis beglückwünscht.

Jeder konnte nun mit einer Fülle von neuen Erfahrungen und auf seine Weise zufrieden in die Niederlande zurückkehren. Das gibt wieder Energie für den Rest des Jahres.

Auf zum nächsten Abenteuer mit dem Alvis im Jahr 2022.



Uit de werkplaats



Aus der Werkstatt

Soms blijft het hangen

Ik heb me lang afgevraagd waarom de tankklep van mijn TE 21 geblokkeerd was. Ik smeerde het slot en controleerde de vergrendeling, zonder resultaat, de klep was en bleef moeilijk te openen, en het werd elk jaar erger.

Op een gegeven moment ben ik eens wat beter gaan kijken. De oplossing was heel simpel: 15 jaar na de restauratie was de dikke slang, die met een kleine bocht naar de tank voert hard geworden, en drukte daardoor de vulopening naar buiten tegen de klep. Ik heb er voor gezorgd dat de slang niet meer omhoog kon schuiven door een hoekje onder de slangklem te plaatsen en zie daar, de tankklep kan weer zonder probleem geopend worden. Heel simpel, als je het goed bekijkt.

Soms rammelt het

In het blad Oldtimer PRAXIS van februari van dit jaar staat in de inleiding van een artikel: "Om geluiden in de aandrijving en het chassis te lokaliseren, hoeft u geen ervaren technicus te zijn". Het belangrijkste is om de "usual suspects" te kennen.

En verder: "Kloppend, klapperend, krakend: geluiden uit het onderstel bederven permanent het plezier van het rijden met een klassieker. Sommige zijn gemakkelijk te vinden, andere kunnen je tot wanhoop drijven...".

Ik was niet wanhopig, maar ik heb wel lang gezocht naar de oorzaak van een kloppend en dreunend geluid "uit de ondergrond". Het kwam van onder en van achteren, trad

Benzineslang, tankdop naar kofferbak.

Benzinslang naar tankdekkel van Kofferraum aus.



Manchmal klemmt es

Ich habe mich lange gefragt, warum die Tankklappe meines TE 21 klemmt. Ich habe das Schloss geölt, die Verriegelung geprüft, es half nichts, der Tankverschluss ließ sich nur schwer öffnen, und es wurde von Jahr zu Jahr eher schlechter.

Irgendwann habe ich mir die Sache genau angeschaut. Die Lösung war ganz einfach: nach gut 15 Jahren seit der Restaurierung hat sich der dicke Schlauch zum Tank verhärtet, ging mit einem kleinen Knick Richtung Tank und hat dadurch den Tankstutzen nach außen gegen die Klappe gedrückt. Mit einem kleinen Winkel unter der Schlauchklemme habe ich das Hochrutschen des Schlauchs verhindert und siehe da, die Tankklappe geht wieder spielerisch auf. Eigentlich ganz einfach, wenn man darauf kommt.

Manchmal klappert es

In der Oldtimer PRAXIS vom Februar dieses Jahres heißt es in der Einleitung zu einem Artikel: „Wenn es darum geht, Geräusche aus Antrieb und Fahrwerk zu orten, muss man kein erfahrener Techniker sein. Hauptsache ist, man kennt die „üblichen Verdächtigen“.

Und weiter: „Klopfen, Kötern, Knarzen: Geräusche aus dem Untergrund trüben die Freude beim Fahren mit dem Klassiker nachhaltig. Einige sind leicht zu orten, andere können den Suchenden zur Verzweiflung treiben...“.

Nun, ich war nicht verzweifelt, habe aber lange nach der Ursache eines scheppernden und dröhnenden Geräusches „aus dem Untergrund“ gesucht. Es kam von hinten unten, trat zunächst beim Gas-Wegnehmen auf und das nicht nur beim Fahren, sondern auch im Stand. Manchmal war es ganz weg, und manchmal nervte es an jeder Ampel auch im Leerlauf.

Ich habe zunächst die Auspufftöpfe als Verdächtige ausgemacht. Irgendein Blech im Innern locker, das in Abhängigkeit der Drehzahl dröhnt?

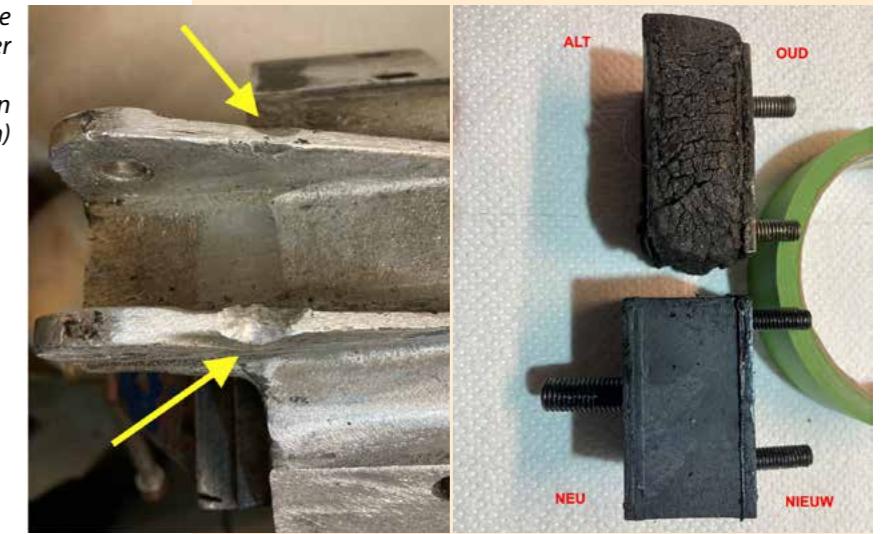
Die zwei neuen Edelstahl-Auspufftöpfe

Bovenste en onderste versnellingsbakhouder met contactmarkeringen; de twee gaten zijn voor de bevestiging van de versnellingsbaksteunrubber aan de linkerkant.

Oberer und unterer Getriebehalter mit Aufsetzspuren; die zwei Löcher sind die Befestigung des Getriebe Auflagegummis auf der linken Seite.

Sporen van de versnellingsbak op de bovenste versnellingsbakhouder

Spuren vom Aufsetzen des Getriebes am oberen Getriebehalter (rechte Seite im Bild unten)



Rechts: vergelijking van een oude met een nieuwe versnellingsbaksteunrubber. Vergleich alter und neuer Getriebe-Auflagegummis

eerst op toen het gaspedaal werd losgelaten en niet alleen tijdens het rijden, maar ook bij stilstand. Soms was het helemaal weg, en soms was het irritant aanwezig bij elk stoplicht, zelfs bij stationair lopende motor.

Als eerste dacht ik aan de uitlaatdempers.. Zou het binnenwerk los kunnen zitten en toerental afhankelijk resoneren? Daarom twee nieuwe roestvrijstalen dempers gemonteerd, veel geld, ziet er goed uit, maar het geluid bleef.

Mijn volgende gok was de tank, vooral omdat ik de indruk had dat het rammelen erger was als de tank leeg was, en kloppen op een bijna lege tank een rammelend geluid veroorzaakte. Misschien een weggeroest tussenschot? Daarom een nieuwe roestvrij stalen tank gemonteerd, veel geld, ziet er goed uit, maar het irritante geluid was nog steeds aanwezig.

Mijn nieuwsgierigheid groeide en ik zette mijn zoektocht voort. Ik vond lichte sporen van aluminiumslijtage op de versnellingsbaksteun van de 5-bak van mijn TE 21 en dus de oorzaak: de rubber van de bovenste versnellingsbaksteun heeft zijn flexibiliteit verloren en de vulkanisatie is losgelaten. Het gevolg is dat de versnellingsbak met de bovenste steun - vooral bij het kantelen van de motor door gas te geven - op de onderste steun terecht komt. Dit is niet makkelijk te zien, vooral omdat het een speciale constructie is en aan het zicht wordt onttrokken door de steunrubbers van de versnellingsbak. De bak rust op twee rubbers en wordt bovendien in de lengte gefixeerd door een soort torsiestang met een tweede versnellingsbaksteun.

Na het verwijderen van de versnellingsbak voor revisie (ik zal hier binnenkort verslag over uitbrengen) wordt het probleem duidelijk en zijn de merktekens duidelijk zichtbaar. De rubbers zijn gemakkelijk verkrijgbaar bij Chris Prince of Red Triangle (met de bijbehorende extra Brexit-kosten), maar de installatie vergt enige inspanning (opheffen van de versnellingsbak en vooraf verwijderen van de versnellingsbaktunnel, losmaken van de uitlaatpijpen aan het uitlaatspruitstuk, loskoppelen van het stan-genstelsel van de carburateur).

Eens te meer wordt duidelijk: na uiterlijk 50 jaar zijn alle rubbers versleten, en als ik bij de restauratie ook deze boosdoeners had vervangen, was mij een hoop lawaai bespaard gebleven, om van de kosten maar niet te spreken.

kosteten richtig Geld, sehen super aus, aber das Scheppern blieb. Als nächstes habe ich auf den Tank getippt, zumal ich den Eindruck hatte, das Scheppern sei bei einem leeren Tank schlimmer, und ein Klopfen gegen den fast leeren Tank hat ein schepperndes Geräusch verursacht. Vielleicht ein Schwallblech weggerostet? Der neue Edelstahl-Tank kostete richtig Geld, sieht super aus, aber das Scheppern blieb.

Meine Neugier stieg und ich habe mich weiter auf die Suche gemacht. An der Getriebeauflage des 5-Gang Getriebes meines TE 21 habe ich leichte Spuren von Aluminium-Abrieb und damit die Ursache gefunden: die Gummis der oberen Getriebeauflage haben sich stark gesetzt und aus der Vulkanisierung gelöst. Dadurch hat das Getriebe mit der oberen Halterung - insbesondere beim Kippen des Motors durch Gas geben- auf der unteren Halterung aufgesetzt. Dies ist nicht leicht zu erkennen, zumal es sich um eine besondere Konstruktion handelt, und die Stelle durch die Getriebe-Aufnahmegummis verdeckt wird: das Getriebe liegt auf zwei Gummis auf und wird zusätzlich noch durch einen Art Torsionsstab mit einer zweiten Getriebehalterung in der Länge fixiert.

Nach Ausbau des Getriebes zur Überholung (darüber berichte ich demnächst) wird das Problem deutlich und die Spuren sind klar zu erkennen. Die Gummis gibt es problemlos bei Chris Prince oder Red Triangle (mit den entsprechenden Brexit Zusatzkosten), aber der Einbau erfordert einiges an Aufwand (Anheben des Getriebes und vorher Getriebe tunnel ausbauen, Auspuffkrümmer an der Verbindung zu den Rohren lockern, Vergasergestänge entkoppeln).

Es zeigt sich wieder mal: nach spätestens 50 Jahren sind alle Gummis hinüber, und hätte ich auch diese Übeltäter bei der Restauration erneuert, wäre mir einiges an Geräuschen und Kosten erspart geblieben.



Met eigen auto naar de Faeröer Eilanden en IJsland

En een bezoek aan een bij toeval gevonden privé oldtimermuseum.

Begin juli vorig jaar vertrokken wij, met onze speciaal voor deze reis gekochte wat oudere Nissan terreinwagen naar IJsland.

Vanwege Corona hebben we tijdens onze reis naar de veerhaven in Denemarken geen tussenstops gepland, alleen in Flensburg zijn we twee dagen gebleven. Vandaar gingen we de grens over naar Denemarken en reden via Jutland rechtstreeks naar de veerboothaven op de noordpunt. We passeerden de Shetlandeilanden en kwamen na 1,5 dag varen aan in de haven van Torshavn, de hoofdstad van de Faeröer Eilanden, voor een verblijf van 3 dagen. Wij kunnen de Faeröer eilanden aanbevelen, prachtige landschappen, fjorden en eenzame plaatsen. Puur natuur. Op de derde dag van ons verblijf gingen we 's avonds weer



aan boord van de veerboot om de volgende ochtend in Seydisfjörður, de oostelijke veerhaven op IJsland aan te komen, Het weer was fantastisch en al na 2 km kwamen we bij de eerste waterval en een prachtig besneeuwd plateau. Er zouden er nog veel meer van zulke spectaculaire beelden volgen. De natuurlijke schoonheid van IJsland is overweldigend,



Mit dem eigenen Auto auf die Färöer-Inseln und nach Island

Sehenswertes, zufällig gefundenes privates Oldtimer-Museum.

Anfang Juli im vergangenen Jahr starteten wir mit unserem, extra für diese Reise gekauften, etwas älteren Nissan-Geländewagen auf die geplante Reise.

Wegen Corona verzichteten wir auf Zwischenaufenthalte in Deutschland und Dänemark, lediglich in Flensburg machten wir zwei Tage Zwischenstopp. Von dort ging es über die Grenze nach Dänemark und durch Jütland direkt bis zum Fährhafen an der nördlichen Spitze. Vorbei an den Shetland-Inseln verließen wir nach ca. 1 ½ Tagen die Fähre in Torshavn, der Hauptstadt der Färöer, für einen knapp 3-tägigen Stopover.



Die Färöer können wir nur empfehlen, wunderschöne Landschaften, Fjorde und einsame Orte. Natur pur. Am dritten Tag abends gingen wir erneut auf die Fähre und am nächsten Morgen in Seydisfjörður, dem östlich gelegenen Fährhafen auf Island, von Bord.

Bei traumhaften Wetter hatten wir bereits nach 2 km unseren ersten Wasserfall und ein wunderschönes, schneebedecktes Hochplateau. Noch viele und noch Spektakulärere sollten folgen.

Bevor wir uns hier in den Naturschönheiten Islands verlieren, kommen wir zu eigentlichen Thema dieses Berichtes.

Nach mehreren Unterkünften und Inlandsfahrten, bei denen erstmals die Geländegängigkeit und der Allrad zum Einsatz kamen, erreichte wir Akureyri, die viertgrößte Stadt Islands und, wie sie sich selbst bezeichnet, die Stadt mit Herz.

maar we moeten ons nu bezighouden met het eigenlijke onderwerp van het verslag. Na enige overnachtingen en ritjes door het binnenland, waar we voor het eerst gebruik hebben gemaakt van de terreinvaardigheid van onze 4x4, bereikten we Akureyri, de op drie na grootste stad van IJsland en, zoals ze de inwoners het betitelen, 'een stad met een hart'.

We verlieten Akureyri via kustweg 82, die later overgaat in de 76.

Na Hofsos zagen we het volgende voertuig aan de kant van de weg staan.



Wir verließen Akureyri auf der Küstenstraße 82, die später in die 76 übergeht.

Hinter Hofsos sahen wir das folgende Fahrzeug am Straßenrand stehen. Dort stand was von Oldtimer, wörtlich übersetzt auch: „Alte Autos und Reifen“. Das weckte unsere Neugierde. Und die wurde mehr als befriedigt.

Wir kamen nach ca. 1 km an eine Ansammlung von Gebäuden und Hallen.



Er stond iets over Oldtimers, letterlijk vertaald: "Oude auto's en banden".

Dit wekte onze nieuwsgierigheid. En we werden niet teleurgesteld.

Na ongeveer 1 km kwamen we bij een verzameling gebouwen en hallen. Er stonden wat voertuigen op de parkeerplaats, maar het zag er niet veelbelovend uit. Bij de ingang werden we begroet door een aardige jonge vrouw. Na het betalen van een kleine vergoeding, waarbij ook koffie hoorde, kwamen we in het cafégedeelte. In het ruime opgezette café bekeken we een mooi geresatureerde bromfiets en veel verzamelde accessoires en tevens een foto van de oprichter van het museum (in James Dean-pose).

Daarna ging het verder naar de hallen, het eigenlijke museum.

We waren de enige gasten en onze monden vielen open van verbazing.

Hier stonden in verschillende hallen voertuigen uit alle tijdperken, van verschillende merken, van auto's, vracht-



Einzelne Fahrzeuge standen auf dem Parkplatz, aber nicht sehr vielversprechend.

Im Eingangsbereich begrüßte uns eine nette junge Frau. Nach Entrichten eines kleinen Obolus, in dem der Kaffee enthalten war, betraten wir den Cafe-Bereich.





In dem großzügig angelegten Cafe schauten wir uns ein gut restauriertes Moped an und viele gesammelte Accessoires und das Bild des Museum-Gründers (in James Dean - Pose) an. Danach betraten wir die Hallen. Wir waren die einzigen Gäste und kamen aus dem Staunen nicht mehr heraus. Hier reihte sich in mehreren Hallen Fahrzeug an Fahrzeug aller Epochen, unterschiedlicher Marken, von PKW,



wagens, terreinwagens, bussen, landvoertuigen, brandweerauto's, sneeuwruimers met wielen of kettingen, bromfietsen, motorfietsen, enz. opgesteld. Teveel om op te noemen. Bijna alle voertuigen verkeerden optisch technisch in een zeer goede staat. Aan de muren en aan het plafond waren ontelbare accessoires zichtbaar, ja, zelfs een soort vliegtuig.

Tijdens onze rondgang door de hallen ontmoetten we twee mannen die duidelijk tot het personeel behoorden. We spraken hen aan in het Engels en kregen van een van hen antwoord in het Duits. Hij had onze auto met Duitse nummerplaten al op de parkeerplaats zien staan. Het bleek dat hij een van de twee zonen was van de oprichter van het museum en dat hij nu samen met zijn broer het museum beheert.... Op de vraag waarom hij zo goed Duits sprak, antwoordde hij dat hij piloot was en momenteel hier op vakantie was. Het bleek dat hij eigenlijk in Duitsland woont, in Stolberg, bij Aken, niet ver van waar wij wonen.

LKW, Geländewagen, Bussen, Landfahrzeuge, Feuerwehr, Schneeräumfahrzeuge, mit Rädern oder Ketten, Mopeds, Motorräder, etc.

Fast alle Fahrzeuge befanden sich in sehr gutem und gepflegtem Zustand.

An den Wänden und unter der Decke waren zahllose gesammelte Accessoires und ein Fluggerät zu sehen.

Unterwegs in den Hallen trafen wir auf zwei Männer, die offensichtlich zum Personal gehörten.

Wir sprachen sie auf englisch an und bekamen von einem der Männer eine Antwort auf deutsch. Er hatte schon unser Fahrzeug mit deutschem Kennzeichen auf dem Parkplatz gesehen.

Wie sich herausstellte, war er einer der zwei Söhne des Museumsgründers und der heute das Museum mit seinem Bruder betreibt..



Auf die Frage, warum er gut deutsch spreche, antwortete er, dass er Pilot und derzeit hier auf Urlaub sei. Es stellte sich heraus, dass er tatsächlich in Deutschland lebt und zwar in Stolberg, in der Nähe von Aachen, also gar nicht weit weg von unserem Wohnort.

We raakten onder andere aan de praat over de watersnoodramp in de Eifel. Ook hij heeft oldtimers in Stolberg die zwaar beschadigd zijn door de ramp. Hij vertelde ons veel over het museum, van het ontstaan en de ontwikkeling ervan tot de huidige staat.

Aan het eind van ons gesprek raadde hij ons aan ook eens kijkje te nemen achter de hallen, op het binnenterrein. Opnieuw waren wij verbaasd over wat we daar aantreffen. Het ruime binnenterrein stond vol met allerlei soorten voertuigen in verschillende staat van onderhoud.

Helaas moesten we veel te vroeg afscheid nemen en verder reizen. Het museum is zeker een bezoek waard. Maar er was nog veel te ontdekken op IJsland en dus vervolgden we onze reis.

Dit was weer een voorbeeld van hoe je via een hobby, in dit geval old- en youngtimers, altijd weer gelijkgestemden treft en daarmee snel contact kunt leggen.

In ons volgende onderkomen, een cottage, prachtig gelegen direct aan de Midfjörður, waren onze gastheren jonge mensen die een landbouwbedrijf runnen. De gastheer kwam aanrijden in een oude jeep en een oude Mercedes L 321 truck stond voor zijn huis geparkeerd. We raakten aan de praat en hij vertelde ons dat zijn ouders ook klassieke auto's hebben en over een hobby-werkplaats



Wir kamen u.a. auf die Flutkatastrophe in der Eifel zu sprechen. Auch er hat in Stolberg Oldtimer, die von dem Unwetter stark beschädigt wurden. Er erzählte viel von dem Museum, von der Entstehung und Entwicklung bis zum heutigen Stand.

Zum Schluss empfahl er uns, auch hinter den Hallen, im Hof zu schauen.

Hier waren wir erneut erstaunt. Der weitläufige Hof stand ebenfalls voll mit Fahrzeugen jeglicher Art, in unterschiedlichem Erhaltungszustand.

Leider viel zu früh setzen wir unsere Reise fort. Das Museum ist einen Besuch wert. Aber es gab noch viel zu entdecken auf Island und so machten wir uns auf die Weiterfahrt. Zum Schluss noch ein Beispiel, wie man mit dem Hobby Old- und Youngtimer immer wieder Gleichgesinnte und schnell Kontakt findet.



In unserer nächsten Unterkunft, einem Cottage sehr schön direkt am Midfjörður gelegen, waren unsere Gastgeber junge Leute, die einen landwirtschaftlichen Hof bewirtschaften. Der Gastgeber kam in einem Oldtimer-Jeep vorgefahren und ein LKW-Oldtimer Mercedes L 321 stand vor seinem Wohnhaus. Wir kamen ins Gespräch und er erzählte, dass seine Eltern auch Oldtimer und eine Hobbywerkstatt haben.

beschikten. Diezelfde avond reden we samen met hem naar het huis van zijn ouders en kregen meteen alle auto's te zien. Een verrassend en erg leuk contact.

Verder onderweg op IJsland

We reden landinwaarts door woestijnachtige gebieden met lavavelden met rivierdoorsteken, dan weer door een prachtige groen landschap met de bekende IJslandse paarden en schaapskuddes, door de fantastisch mooie Westfjorden en aan het eind



van de reis de Eastfjorden, geisers, ontelbare en onvergetelijke watervallen, gletsjers, indrukwekkende gletsjermereen, fantastisch en indrukwekkend. We zagen veel papegaaiduikers (Puffins) en vele andere vogels. We hebben ook nog, met speciale voertuigen, een tocht over een gletsjer gemaakt en een rondleiding in een gletsjer gekregen..

In Isafjörður, de meest noordelijke stad van IJsland, voeren we met een RIB-boot in een fjord naar de open zee, waar we de walvissen van heel dichtbij konden bekijken. Reykjavik, de hoofdstad, is een zeer levendige en "jonge" stad met veel bezienswaardigheden en mogelijkheden om te winkelen.

Het zuidelijke deel van IJsland heeft veel bezienswaardigheden die echt de moeite waard zijn, maar ook met veel meer toeristen. Op de terugweg met de veerboot maakten we weer een tussenstop op de Faeröer Eilanden.

Noch am selben Abend fuhren wir gemeinsam zu seinen Eltern und bekamen sofort alle Fahrzeuge gezeigt. Ein überraschender und sehr netter Kontakt.

Weiterfahrt auf Island

Wir fuhren im Landesinneren durch wüstenähnliche Gegenden mit Lavafeldern mit Flussdurchfahrten, dann wieder wunderschöne grüne Landschaften mit den bekannten Islandpferden und Schafherden, durch die traumhaft schönen Westfjorde und zum Abschluss der Reise die Ostfjorde, Geysire, unzählige, unvergessliche Wasserfälle, Gletscher, die imponierenden Gletscherseen, die uns richtig zu Herz gegangen sind, wir sahen jede Menge Papageientaucher (Puffins) und andere Vögel und fuhren mit Spezialfahrzeugen auf einen Gletscher, wo wir eine Führung in einen Gletscher mitmachen konnten.

In der nördlichsten Stadt Islands in Isafjörður fuhren wir mit einem RIB – Boot weit in einen Fjord bis zum offenen Meer, wobei wir die Wale fast hautnah beobachten konnten.

Reykjavik, die Hauptstadt ist eine sehr lebhaft und „junge“ Stadt mit vielen Sehenswürdigkeiten und Shopping-Möglichkeiten.

Der südliche Teil Islands zeigt sehr viele, wirklich sehenswerte Ziele, aber auch mit mehr touristischem Verkehr. Auf der Rückfahrt mit der Fähre machten wir erneut einen Stopover auf den Färöer-Inseln.



Het einde van een buitengewone en onvergetelijke reis kwam voor ons, zoals altijd, veel te vroeg.

Het Museum dat we bezochten: www.storagerdi.is (De website is niet erg informatief)

Das Ende einer für uns außergewöhnlichen, unvergesslichen Reise kam wie immer viel zu früh.

Von uns besichtigtes Museum: www.storagerdi.is (Die Website ist nicht sehr aussagekräftig)

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 BIJDEN, 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

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

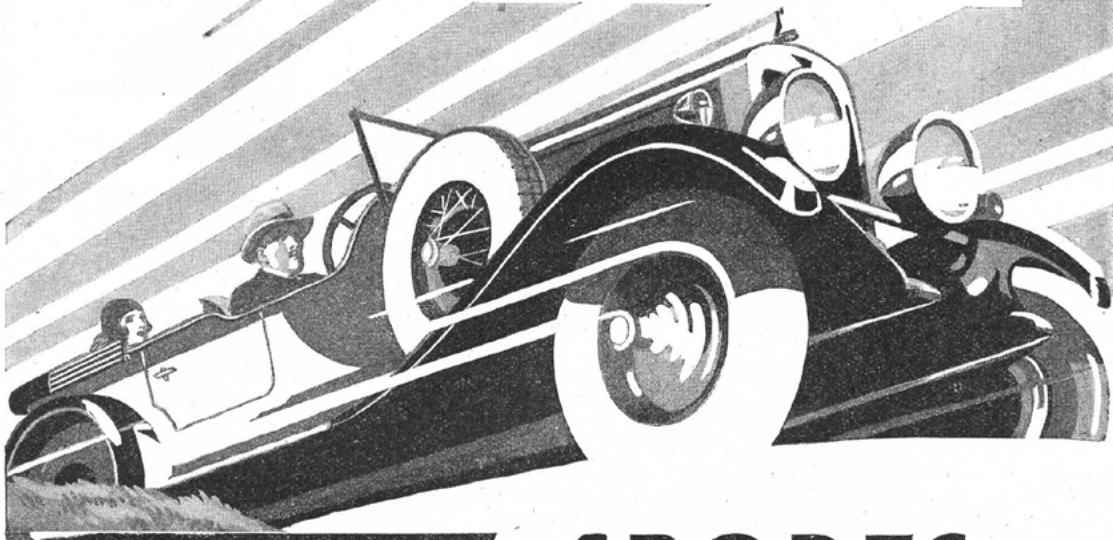
Info: Hans Peter Klein (2653) Duitsland – M. +49 (0)15209374312 - e-mail: klein.hp@gmx.net

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

You'll get Thrilling Speed

With this Sports "Silver Eagle" four seater "The Motor" achieved "85 m.p.h. in the teeth of a howling gale." You'll get the same thrilling speed with lightning acceleration and consistent performance in your new Alvis Sports "Silver Eagle" and the chassis is guaranteed for 3 years.



ALVIS CAR & ENGINEERING CO. LIMITED, COVENTRY
 London Distributors: HENLYS LTD., PICCADILLY and EUSTON ROAD, N.W.



Port Betaald
 Port Payé
 Pays-Bas



www.editoo.nl