

TRIANGEL

Power with beauty,

DECEMBER 2022

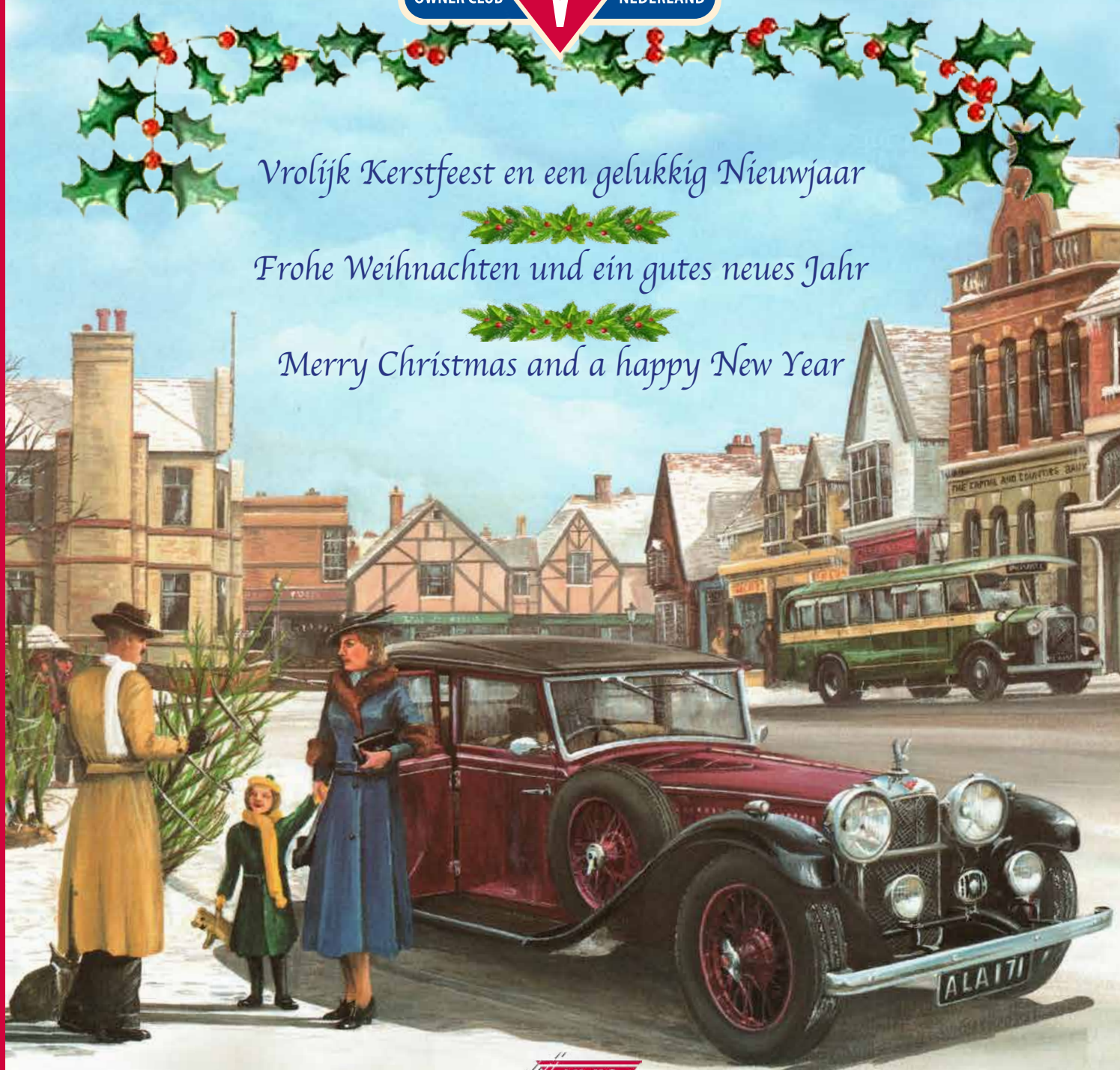


Speed with grace

NUMMER 131

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND

Vrolijk Kerstfeest en een gelukkig Nieuwjaar
Frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr
Merry Christmas and a happy New Year



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
joern@alvisocn.com
+49(0)1714621182

Algemeen bestuurslid:
Wim Morrenhof, Jörn Hackländer

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
uiterlijk 20 februari 2023**

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 **Contributie 5**
- 5 **Evenementenkalender 2023**
- 6 **Van het Bestuur**
- 7 **Van de penningmeester**
- 7 **Van de evenementencommissaris(sen)**
- 8 **Van de secretaris**
- 10 **Restauratie Alvis TD 21 saloon
deel 9** door Hans van der Meijden
- 13 **Pedigree partners**
uit MOTOR August 1965
- 16 **Alvis in Nederland**
Correcties en aanvullingen op de geschiedenis
van "Alvis in Nederland" door André Hillebrand
- 22 **Prewar Days Kortrijk België** 13
verslag van André Hillebrand
- 27 **Vraag en Aanbod**



Chairman's Column



December 2022

December is de maand waarin wordt teruggekeken op het aflopende jaar. Mijn terugblik zal kort zijn en toegespitst op onze club. Met goed bezochte evenementen en 4 (!) Triangels kunnen wij 2022 met een voldaan gevoel afsluiten. Eén van de hoogtepunten in 2022 was de presentatie van het boek 'Alvis in Nederland'. Waarin een kleine club groot kan zijn! Maar er zijn meer momenten geweest die het waard zijn te worden vernoemd en daarmee doel ik op de met veel inzet en enthousiasme georganiseerde evenementen. Eén daarvan was de viering van de 40e verjaardag van de AOCN. Dat onze evenementen zeer gewaardeerd worden blijkt uit de reisverslagen die in onze Triangels worden gepresenteerd. Ik moet het eerder aangehaalde aantal van '4 Triangels' misschien corrigeren. In april (128) en oktober (129) is er een Triangel verschenen. Begin december hebben jullie het jubileumnummer (130) ontvangen en nu is het kerstnummer onderweg. Lees goed, ONDERWEG. Of Triangel 131 in gedrukte vorm voor kerst bij jullie wordt afgeleverd is maar de vraag. Paul heeft het te druk gehad, drukkerijen worden overspoeld met opdrachten en PostNL heeft geen bezorgers. Wat doe je dan? Hopen dat er toch een tijdige levering, voor Kerst, zal plaatsvinden of het zekere voor het onzekere nemen en, naast de gedrukte editie toch ook maar een digitale versie naar onze leden sturen? Voor de laatste optie is gekozen. Het kan zijn dat jullie de gedrukte Triangel tijdig ontvangen, dat zou fantastisch zijn. Wanneer dat niet het geval is zul je als troost voorlopig met een digitale versie genoegen moeten nemen. En, even als geheugensteuntje, vergeet onze penningmeester niet! Hij wil graag zo spoedig mogelijk jullie contributie op de bankrekening van de AOCN zien verschijnen. André, onze secretaris heeft een attractieve locatie gevonden voor de ALV, de Museumwerf te Vreeswijk ligt centraal en is de moeite van een bezoek waard. Meer hierover in de rubriek 'van de Secretaris' in deze Triangel. Ik wil iedereen bedanken die in 2022 zijn steentje heeft bijgedragen om de AOCN aantrekkelijk te maken en levend te houden, ieder op zijn wijze, een club voor leden door leden. Rest mij nog jullie een hele fijn kersfeest en een gezond, gelukkig en voorspoedig Nieuwjaar toe te wensen.

Dezember 2022

Der Dezember ist der Monat, in dem man auf das vergangene Jahr zurückblickt. Mein Rückblick wird kurz sein und sich auf unseren Verein konzentrieren. Mit gut besuchten Veranstaltungen und 4 (!) Triangels können wir am Ende des Jahres 2022 zufrieden sein. Einer der Höhepunkte im Jahr 2022 war die Präsentation des Buches "Alvis in den Niederlanden". Wo ein kleiner Club groß sein kann! Aber es gab noch mehr erwähnenswerte Momente und damit meine ich die mit viel Engagement und Begeisterung organisierten Veranstaltungen. Eines davon war die Feier zum 40-jährigen Bestehen des AOCN. Dass unsere Veranstaltungen großen Anklang finden, zeigen die Reiseberichte in unseren Triangeln. Möglicherweise muss ich die zuvor genannte Zahl von "4 Triangeln" korrigieren. Ein Triangel wurde im April (128) und eines im Oktober verschickt. Anfang Dezember habt ihr die Jubiläumsausgabe (130) erhalten und nun ist die Weihnachtsausgabe unterwegs. Achtung; UNTERWEGS. Ob ihr Triangel 131 noch vor Weihnachten in gedruckter Form erhaltet, bleibt abzuwarten. Der Grund: Paul ist zu beschäftigt, die Druckereien sind mit Aufträgen überlastet und PostNL hat keine Zusteller. Was zu tun? Hoffen auf eine rechtzeitige Lieferung vor Weihnachten oder auf Nummer sicher gehen und unseren Mitgliedern zusätzlich zur gedruckten Ausgabe eine digitale Version zukommen lassen? Die letzte Option wurde gewählt. Es kann sein, dass ihr das gedruckte Triangel rechtzeitig erhaltet, was toll wäre. Wenn das nicht der Fall ist, müsst ihr euch vorerst mit einer digitalen Version trösten. Und, nur zur Erinnerung, bitte unseren Schatzmeister nicht vergessen! Er möchte den jährlichen Mitgliedsbeitrag so schnell wie möglich von euch erhalten. André, unser Sekretär, hat einen attraktiven Veranstaltungsort für die Jahreshauptversammlung gefunden, die Museumwerf in Vreeswijk ist zentral gelegen und einen Besuch wert. Mehr dazu in der Rubrik 'Vom Sekretär' in diesem Triangel. Ich möchte allen danken, die im Jahr 2022 dazu beigetragen haben, den AOCN attraktiv zu machen und am Leben zu erhalten, jeder auf seine Weise, ein Club für Mitglieder von Mitgliedern. Es bleibt mir nur noch, euch ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes, glückliches und erfolgreiches neues Jahr zu wünschen.

Anton



Geacht clublid, **Sehr geehrtes Clubmitglied,**

De penningmeester van de AOCN zou graag uw contributie voor het jaar 2023 ontvangen

Der Schatzmeister des AOCN bittet um Ihren Beitrag für das Jahr 2023

€ 85,00

Bankrekeningnummer, **Bankvkontonummer**

ABNAMROBANK

Alvis Owner Club Nederland

IBAN: NL32ABNA0514076704

BIC: ABNANL2A

Betalingskenmerk, **Referenz der Zahlung :**

contributie AOCN 2023 + lidnummer* / Mitgliedsnummer*

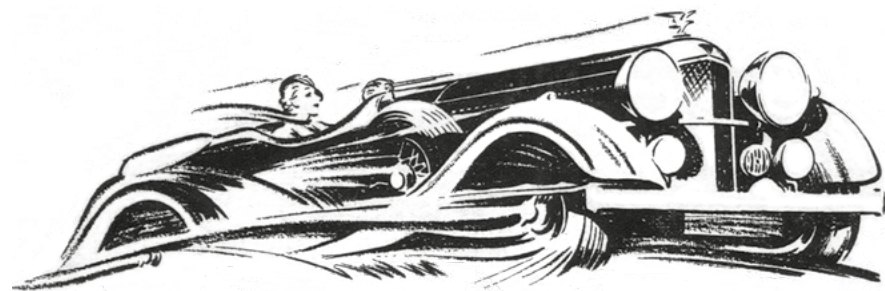
Betalen graag voor, **Bitte zahlen Sie vor : 31 januari 2023**

Johan Hulshof – Penningmeester – **Schatzmeister**

penningmeester@alvisocn.com

* Het 4 cijferige lidnummer is te vinden op de ledenlijst en op de achterzijde van Triangel 131 in het adres.

* Die 4-stellige Mitgliedsnummer finden Sie auf der Mitgliederliste und auf der Rückseite von Triangel 131 in der Adresse.



Evenementenkalender 2023



Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
AOCN evenementen:		
Algemene Ledenvergadering	12 februari 2023	Museumwerf Vreeswijk Wierselaan 113, 3433 ZS Nieuwegein Bestuur AOCN (secretaris André Hillebrand)
Hare Drive	21 - 22 - 23 april 2023	Hoogerheide - Loes en Antoine Soffers
Fire Flight	12 - 13 - 14 mei 2023	Jörn en Uli Hackländer Hotel Weissenburg, Gantweg 18 48727 Billerbeck, Duitsland +49 2543 750
Eagle Rally	7 - 8 - 9 juli 2023	Veluwe - ???
Indian Run	15-17 of 22-24 sept '23	Weert - Johan en Janske Hulshof
High Tea	26 november 2023	???
niet AOCN evenementen:		
Interclassics Maastricht	12 -15 januari 2023	Maastricht
British Cars & Lifestyle	11-12 maart 2023	Autotron, Rosmalen
Techno-Classica Essen	(12) 13 - 16 april 2023	Essen BRD
International Alvis Weekend	9 - 12 juni 2023	Crieff - Schotland
Nationale Oldtimerdag Lelystad	18 juni 2023	Lelystad
Concours d'Elegance	1 - 3 september 2023	Soestdijk
Classic Days Düsseldorf	04 - 06 augustus 2023	Franz Otto

Alle opgaven onder voorbehoud.

Overzicht leden/deelnemers aan AOCN Evenementen in 2022

ALV Nuenen	19 februari 2022	23 leden - 33 deelnemers	
Hare Drive Sluiskil	22-24 april 2022	19 leden - 31 deelnemers	Peter en Irene Cappon
Fire Flight Stemwede (D)	26-29 mei 2022	20 leden - 31 deelnemers	Jürgen en Natela Luterbeck
Eagle Rally Hertme	22-24 juli 2022	17 leden - 26 deelnemers	Menno en Orly von Brucken Fock
Indian Run - Jubileum Vaals	15-18 sept. 2022	30 leden - 56 deelnemers	Anton en Ellie Brouwers



Van het Bestuur

Het jubileum in september en het uitbrengen van het boek heeft ervoor gezorgd dat het bestuur zich niet verveeld heeft. We zijn weer volop bezig met de planning voor volgend jaar en wanneer alles wat wij voor ogen hebben gerealiseerd kan worden zal het de moeite waard zijn de datums uit de kalender direct in je agenda te noteren. Dit is nu ook het moment om jullie eens te laten delen in de problemen die zich voordoen door het erg laat aanmelden voor een evenement. In het verleden, voor Corona, kon een organisator zonder probleem een week voor het daadwerkelijke evenement een horeca locatie vastleggen als een vertrekpunt, een lunchadres of een gelegenheid ter afsluiting van het evenement. Heden ten dage is dat niet meer zo eenvoudig en moet er rekening worden gehouden met weken vooraf reserveren in plaats van dagen. Deze nieuwe situatie dwingt ons om ook de uiterste aanmelddatum voor een evenement aan te passen, dat wil zeggen dat aanmelden ruim voor begin van het evenement dient te gebeuren. En dat kan betekenen dat direct na ontvangst van een uitnodiging een aanmelding moet volgen en niet op het allerlaatste moment. Daarom ons verzoek om meteen te reageren wanneer je een uitnodiging voor een evenement ontvangt. De organisator kan dan op basis van de aanmeldingen de daarbij horende afspraken vastleggen. Laat aanmelden kan betekenen dat je niet kunt deelnemen.

Tijdens het jubileum is door het voltallige bestuur de toezegging gedaan om ook het komende jaar in functie te blijven. Jammer genoeg heeft Menno von Brucken Fock om gezondheidsredenen zijn functie neer moeten leggen. Wij prijzen ons gelukkig met de spontane toezegging van ons Duitse lid Jörn Häcklander om zitting te nemen in het bestuur. Jörn is als bestuurder tevens een welkome verbinding voor onze Duitse leden.

Een belangrijk punt van aandacht vormt de Triangel. Het bestuur maakt zich zorgen over de continuïteit van de Triangel. Niet alleen is het vergaren van kopij bij bijna elke editie een probleem, ook het tijdig afleveren van het blad aan onze leden baart ons zorgen en dat heeft te maken met de opmaak. Het streven is om per jaar 4 Triangles te produceren, daarvoor is het nodig dat de redactie door de leden wordt voorzien van leeswaardige artikelen. Gelukkig worden wij vaak door onze vaste schrijvers van materiaal voorzien. Het zal echter zeker op prijs worden gesteld wanneer ook andere leden, die misschien twijfelen aan hun schrijfkunst, een literaire duit in het zakje doen. En, het hoeven heus geen verhalen te zijn die direct met Alvis te maken hebben, je kunt daarbij denken aan museum-

Vom Vorstand

Das Jubiläum im September und die Veröffentlichung des Buches haben dafür gesorgt, dass es dem Vorstand nicht langweilig wurde. Wir sind schon wieder mitten in der Planung für das nächste Jahr und wenn alles, was uns vorschwebt, realisiert werden kann, lohnt es sich, die Termine aus dem Kalender direkt in euren Terminkalender einzutragen. Jetzt ist es auch an der Zeit, euch einmal über die Probleme zu informieren, die entstehen, wenn man sich sehr spät für eine Veranstaltung anmeldet. In der Vergangenheit, vor Corona, konnte ein Veranstalter problemlos eine Woche vor der eigentlichen Veranstaltung einen Veranstaltungsort als Startpunkt, eine Adresse für das Mittagessen oder einen Ort für den Abschluss der Veranstaltung festlegen. Heutzutage ist das nicht mehr so einfach, und es muss berücksichtigt werden, dass man nicht nur Tage, sondern Wochen im Voraus buchen muss. Diese neue Situation zwingt uns dazu, auch die Frist für die Anmeldung zur Veranstaltung anzupassen, d. h. die Anmeldung muss frühzeitig vor Beginn der Veranstaltung erfolgen. Und das kann bedeuten, dass die Anmeldung sofort nach Erhalt einer Einladung erfolgen sollte und nicht erst im letzten Moment. Wir bitten euch daher, sofort zu reagieren, wenn ihr eine Einladung zu einer Veranstaltung erhaltet. Der Organisator kann dann auf der Grundlage der Anmeldungen die entsprechenden Vorkehrungen treffen. Eine verspätete Anmeldung kann dazu führen, dass eine Teilnahme nicht möglich ist.

Anlässlich des Jubiläums verpflichtete sich der Vorstand, auch im kommenden Jahr im Amt zu bleiben. Leider musste Menno von Brucken Fock sein Amt aus gesundheitlichen Gründen niederlegen. Wir freuen uns über die spontane Zusage unseres deutschen Mitglieds Jörn Häcklander, dem Vorstand beizutreten. Jörn ist eine willkommene Verbindung als Vorstandsmitglied für unsere deutschen Mitglieder.

Ein wichtiger Bereich, der Anlass zur Sorge gibt, ist die Triangel. Der Vorstand ist besorgt über die Kontinuität der Triangel. Nicht nur das Sammeln von Texten für fast jede Ausgabe ist ein Problem, sondern auch die rechtzeitige Zustellung der Zeitschrift an unsere Mitglieder bereitet uns Sorgen, und das hat mit dem Layout zu tun. Ziel ist es, 4 Triangel pro Jahr herauszugeben, was voraussetzt, dass der Redakteur von den Mitgliedern mit lesenswerten Artikeln versorgt wird. Glücklicherweise werden wir oft von unseren Stammapotoren mit Material versorgt. Es wird jedoch sicherlich begrüßt, wenn auch andere Mitglieder, die vielleicht Zweifel an ihren schriftstellerischen Fähigkeiten haben, einen literarischen Beitrag leisten. Und es müssen

bezoeken, vakanties etc. Daarom, twijfel niet en neem de pen ter hand! Het bestuur kan je altijd ondersteunen bij het schrijven van je verhaal.

wirklich keine Geschichten sein, die direkt mit Alvis zu tun haben, man kann auch an Museumsbesuche, Urlaube usw. denken. Zögert nicht und nehmt euren Stift in die Hand! Der Vorstand kann euch jederzeit beim Schreiben eurer Geschichte unterstützen.

André, Johan, Wim, Jörn und Anton.

Van de penningmeester

Mijn eerste jaar als penningmeester was een bijzonder jaar. Door de organisatie van het 40 jarig jubileum van onze club, viel ik meteen met mijn spreekwoordelijke neus in de boter. Veel plannen waren natuurlijk al gemaakt en gebudgetteerd door mijn voorgangers en de andere leden van het bestuur. Toch blijft het spannend of de daadwerkelijk gemaakte kosten overeenstemmen met het budget.

Het drukken van het jubileumboek en de activiteiten rondom het jubileum weekend zijn behoorlijke uitgaven, die we niet ieder jaar doen. Voor het boek moesten we daarnaast een minimumaantal afnemen, op voorhand niet wetende hoe goed het zou aanslaan bij onze leden. Gelukkig en, naar mijn mening, volledig terecht bleek er meer dan voldoende interesse te bestaan.

Mede door de realistische inschattingen van het bestuur in de afgelopen jaren, bleek dat de gemaakte kosten mooi onder het budget bleven. Hoewel de reserves van de club iets zijn teruggelopen door de jubileum activiteiten, is de club financieel zeer gezond en staan we er goed voor.

Een punt van zorg is er helaas ook. Door alle maatschappelijke en economische ontwikkelingen lopen de prijzen overal op en is minder flexibiliteit bij leveranciers. Dat geldt niet alleen voor zaken als het clubblad, maar ook voor hotels en horecagelegenheden waar wij gebruik van maken tijdens onze ritten. Ik hoop desalniettemin vele van jullie weer te mogen begroeten tijdens de ritten in het komende jaar!

Johan Hulshof

Van de Evenementencommissaris(sen)



Mijn eerste jaar als evenementencommissaris zit er al weer bijna op en het heeft aan mijn verwachtingen voldaan. We mogen terug kijken op een geslaagd Alvis jaar met een viertal goed georganiseerde ritten en een goede opkomst. Dit jaar was een jubileumjaar voor de AOCN en dit is op zeer geslaagde wijze gevierd met een goed verzorgd en gezellig weekend in Vaals en een prachtig jubileumboek. Het afgelopen jaar is voor mij een leerzaam jaar geweest.

Vom Schatzmeister



Mein erstes Jahr als Schatzmeister war ein besonderes Jahr. Da unser Club in diesem Jahr sein 40-jähriges Jubiläum organisierte, wurde ich sofort vor vollendete Tatsachen gestellt. Meine Vorgänger und die anderen Mitglieder des Vorstands hatten natürlich schon viele Pläne gemacht und in den Finanzplan aufgenommen. Dennoch bleibt es spannend, ob die tatsächlich entstandenen Kosten dem Budget entsprechen.

Der Druck des Jubiläumsbuches und die Aktivitäten rund um das Jubiläumswochenende verursachen erhebliche Kosten, die zum Glück nicht jedes Jahr wiederkehren. Wir mussten eine Mindestzahl von dem Buch in Auftrag geben, dabei war nicht vorherzusehen, wie das Buch bei unseren Mitgliedern ankommen würde, und glücklicherweise, und meiner Meinung nach völlig zu Recht, war das Interesse mehr als groß.

Obwohl die Rücklagen des Clubs aufgrund der Jubiläumsaktivitäten leicht gesunken sind, ist der Club finanziell sehr gesund und hat eine solide Grundlage für die kommenden Jahre.

Leider gibt es auch einen Bereich, der Anlass zur Sorge gibt. Angesichts der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklungen steigen die Preise überall, und die Flexibilität der Lieferanten wird weniger. Das gilt nicht nur für Sachen wie die Clubzeitschrift, sondern auch für Hotels und Gastronomie Betriebe, die wir während unserer Fahrten nutzen. Nichtsdestotrotz hoffe ich, viele von euch im kommenden Jahr wieder auf unseren Fahrten begrüßen zu können!

Vom Veranstaltungskommissar(en)



Mein erstes Jahr als Veranstaltungskommissar ist fast vorbei und es hat meine Erwartungen erfüllt. Wir können auf ein erfolgreiches Alvis-Jahr zurückblicken mit etwa vier gut organisierten Fahrten und einer guten Beteiligung. Dieses Jahr war ein Jubiläumsjahr für den AOCN und dies wurde mit einem gut organisierten und angenehmen Wochenende in Vaals und einem schönen Jubiläumsbuch sehr erfolgreich gefeiert.

Onder de bekwame leiding van Anton, onze voorzitter, heb ik langzaam aan de functie van evenementencommissaris kunnen wennen. Het komende jaar zal ik de taak van Anton, die van evenementencommissaris, overnemen en in principe als eerste aanspreekpunt fungeren voor zaken betreffende de evenementen. Ik ben blij dat Anton heeft toegezegd mij, waar nodig, met raad en daad van hulp te willen zijn.

Ik heb er dan ook alle vertrouwen in dat we ook het komende jaar als AOCN weer een aantal mooie evenementen zullen organiseren en ga ervan uit dat ik velen van jullie op een of meerdere evenementen weer zal zien.

Wim Morrenhof

Van de scheidende evenementencommissaris Anton

Vanaf 2023 is Wim de nieuwe evenementencommissaris. Na meer dan 15 jaar in deze functie vond ik het tijd worden voor een jongere evenementencommissaris, en nu niet gaan lachen, Wim is bijna 5 jaar jonger dan ik. Een nieuw gezicht kan ook zorgen voor een frisse aanpak. Ik heb het laatste jaar vaak met Wim samengewerkt en ik ben er van overtuigd dat hij bij uitstek geschikt is voor deze functie. Ik zal hem zeker in het begin, indien gewenst en waarnodig, ondersteunen. Ik heb altijd met veel plezier de evenementen verzorgd en hoop dat Wim het ook zo vergaat.

Anton Brouwers

Das vergangene Jahr war für mich ein Jahr des Lernens. Unter der kompetenten Leitung von Anton, unserem Vorsitzenden, konnte ich mich langsam an die Funktion des Veranstaltungsbeauftragten gewöhnen. Im kommenden Jahr werde ich Antons Stelle, die des Veranstaltungskommissars, übernehmen und im Wesentlichen als erste Anlaufstelle für Veranstaltungsangelegenheiten fungieren. Ich freue mich, dass Anton sich bereit erklärt hat, mir im Bedarfsfall mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Ich bin daher sehr zuversichtlich, dass wir als AOCN auch im kommenden Jahr wieder eine Reihe großartiger Veranstaltungen organisieren werden, und ich gehe davon aus, dass ich viele von euch bei einer oder mehreren Veranstaltungen wiedersehen werde.

Vom scheidenden Veranstaltungskommissar Anton

Ab 2023 wird Wim der neue Kommissar für Veranstaltungen sein. Nach mehr als 15 Jahren in dieser Position dachte ich, dass es Zeit für einen jüngeren Eventkommissar war, und jetzt nicht lachen, Wim ist fast 5 Jahre jünger als ich. Ein neues Gesicht kann auch für einen neuen Ansatz sorgen. Ich habe im letzten Jahr oft mit Wim zusammengearbeitet und bin überzeugt, dass er für diese Position hervorragend geeignet ist. Ich werde ihn in der Anfangsphase sicherlich unterstützen, wenn es erforderlich ist und wo es gewünscht wird. Ich habe mich immer gerne um die Veranstaltungen gekümmert und hoffe, dass es auch Wim gefallen wird.

Van de secretaris

Een nieuwe – oude locatie voor de Algemene Ledenvergadering / nieuwjaarsbijeenkomst

Museumwerf Vreeswijk, een werkend museum met een theehuys waar niet alleen thee geschonken wordt, maar tevens ook als schipperscafé wordt gebruikt.

Zoals al jarenlang gebruikelijk is proberen we de ALV te organiseren op een interessante locatie. Het is tevens aantrekkelijk om een locatie te vinden die centraal in het land is gelegen.

Voor 2023 hebben we weer zo een locatie kunnen vinden, in Triangel 129 is deze locatie en de datum van 12 februari 2023 al aangekondigd. Aangezien wij het idee hebben dat een ALV bij vele leden niet als een aantrekkelijk evenement wordt ervaren, willen we er een combinatie ALV / nieuwjaarsbijeenkomst van



Vom Sekretär

Mal was Neues an einem alten Ort für die Generalversammlung der Mitglieder (ALV)/Neujahrstreffen

Museumwerf Vreeswijk, eine funktionierende Werft mit einem Teehaus, das nicht nur Tee serviert, sondern auch als Schifferkneipe genutzt wird.

Wie seit vielen Jahren üblich, versuchen wir, den ALV an einem interessanten Ort zu veranstalten. Es ist auch sinnvoll, einen Standort zu finden, der im Zentrum des Landes gelegen ist.

Für das Jahr 2023 konnten wir wieder einen solchen Ort festlegen für unsere Mitgliederversammlung. Im Triangel 129 wurde dies bereits bekannt gegeben. So wie auch das Datum Sonntag, den 12. Februar 2023 treffen wir uns auf der Museumwerft in Vreeswijk.

Da wir der Ansicht sind, dass eine ALV von vielen



maken. Deze museumwerf is een locatie met een intieme sfeer die ons goed geschikt lijkt om elkaar te treffen en onder het genot van een hapje en drankje een verlate Nieuwjaarsgroet aan elkaar uit te brengen. Naast de nog werkende scheepshelling met historische schepen is er het Theehuys / schipperscafé en een kleine expositieruimte met wisselende nautische tentoonstellingen.



In de hele omgeving liggen historische schepen afge-meerd, en het oude dorp Vreeswijk is de moeite van een wandeling waard.

Voor 2023 zijn alle evenementen en ritten al ingevuld, en er zijn ook geen vacatures te vervullen in het bestuur. Dus ook voor die leden welke vrezten om voor deze zaken aangesproken te worden is er geen reden om thuis te blijven. Met een deelname van ongeveer 30 personen kunnen we in het Theehuys vergaderen, maar met een overweldigende opkomst moeten we uitwijken naar de op het museumterrein aanwezige vergaderzaal. Dus wacht niet te lang, en geef je snel op bij de evenementen commissarissen, zodat wij de locatie en de bijbehorende horeca kunnen laten weten op hoeveel mensen ze moeten rekenen. Voor diegene die alvast wat in de stemming willen komen, op internet is een mooie site van dit museum met o.a. historische informatie.

Museumwerf Vreeswijk
Wierselaan 113
3433 ZS Nieuwegein
www.museumwerf.nl

Kosten deelname € 20,00 p.p.

Anmelden voor 1 januari 2023.

Het bedrag voor deelname overmaken op de rekening van de AOCN ondervermelding van het lidmaatschapnummer en ALV. Lidmaatschapnummer is terug te vinden bij het adres op achterzijde Triangel.

André Hillebrand

Mitgliedern nicht als attraktive Veranstaltung wahrgenommen wird, wollen wir sie zu einer Kombination aus ALV und Neujahrstreffen ausbauen. Die Museumswerf ist ein Ort mit einer intimen Atmosphäre, der uns gut geeignet erscheint, um uns zu treffen und uns bei einem Imbiss und einem Getränk gegenseitig verspätete Neujahrsgriße zu übermitteln.

Neben der noch in Betrieb befindlichen Schiffshelling für historische Schiffe gibt es das Teehaus / Schiffercafé und einen kleinen Ausstellungsbereich mit wechselnden nautischen Ausstellungen. Überall in der Gegend liegen historische Schiffe vor Anker, und das alte Dorf Vreeswijk ist einen Spaziergang wert. Für 2023 sind alle Veranstaltungen und Fahrten mit einem Organisator versehen, und auch im Vorstand sind keine Stellen zu besetzen. Es gibt also für unsere Mitglieder keinen Grund, zu Hause zu bleiben, auch nicht für die, die befürchten, dass sie für diese Angelegenheiten herangezogen werden. Bei einer Teilnehmerzahl von etwa 30 Personen können wir uns im Teehaus treffen, aber bei einer überwältigenden Teilnehmerzahl müssen wir in den Tagungsraum auf dem Museumsgelände ausweichen. Wartet Sie also nicht zu lang und meldet euch rechtzeitig an zur Teilnahme damit wir dem Veranstaltungsort und dem Catering mitteilen können, mit wie vielen Personen sie rechnen müssen. Für diejenigen, die sich vorab schon ein wenig einstimmen wollen, gibt es im Internet eine schöne Seite dieses Museums mit u.a. historischen Informationen.

Museumwerft Vreeswijk
Wierselaan 113
3433 ZS Nieuwegein
www.museumwerf.nl

Kosten für die Teilnahme € 20,00 p.P.

Anmeldung vor dem 1. Januar 2023.

Überweisen der Teilnahmegebühr auf das Konto des AOCN unter Angabe ALV und der Mitgliedsnummer. Die Mitgliedsnummer befindet sich auf der Mitgliedsliste und unter der Adresse auf der Rückseite des Triangels.

Restauratie Alvis TD 21 saloon - DEEL 9

chassis nr. 26173



door Hans van der Meijden

November 2022

November 2022

Vorig jaar oktober was ik nog heel optimistisch en schreef in het verslag nr. 8 dat ik hoopte dat de auto voor het lustrum klaar zou zijn... Dit pakte heel anders uit.

Im Oktober letzten Jahres war ich noch sehr optimistisch und schrieb im Bericht Nr. 8, dass ich hoffte, das Auto würde noch vor dem Lustrum fertig sein... Doch es kam ganz anders.

Eerst bleek bij montage van de motorkap dat de kap iets te breed was. Dus moest deze rondom wat kleiner gemaakt worden (foto 1). gelukkig was er voldoende verf om de kap opnieuw te spuiten. De voor en achterrauiten zijn door een specialist ingebouwd met nieuwe rubbers (Foto 2).

Zunächst stellte sich bei der Montage der Motorhaube heraus, dass diese etwas zu breit war. Also musste sie rundherum etwas kleiner gemacht werden (Foto 1). Zum Glück war noch genug Lack vorhanden, um die Haube neu zu lackieren. Die vorderen und hinteren Scheiben wurden von einem Fachmann mit neuen Gummis versehen (Foto2).

Nachdem der Lackierer fertig war, wurde das Auto in meine Werkstatt in Den Dolder, 2 km von meinem Haus entfernt, gebracht. Dort begann ich zusammen mit meinem Schrauberfreund Maarten die Türen und Seitenfenster zu montieren. Eine mühsame Arbeit, die immer noch nicht abgeschlossen ist, aber dazu später. (Foto 3).

Erst einmal ein paar nette Dinge machen, so wie neue Zündkerzenkabel, Verteilerkappe und bereits einige Verkabelungen und allerlei kleine Aufgaben. Die Instrumente des Armaturenbretts wurden demon-



1

De auto is nadat de spuitsprayer klaar was naar mijn werkplaats in Den Dolder 2 km van mijn huis gebracht. Daar ben ik begonnen om de deuren en zijramen te monteren samen met mijn sleutelvriend Maarten. Een moeizame klus die nog steeds niet is afgerond, maar daarover later (foto 3).

Eerst maar eens wat leuke dingen doen zoals nieuwe bougiekabels, verdelerkap en al vast wat bedrading en allerlei kleine klussen. De dashboard instrumenten gedemonteerd en



2



3

naar Info Instruments in Breda brengen voor controle en zo nodig reparatie. Nieuwe km. teller en toerenteller kabel monteren. Benzine vulslang en tankvlotter en vulklep monteren, hiervoor moest ik in de bagageruimte kruipen (foto 4).

Daar ik het grootste deel van mijn werkplaats verhuurd heb, moest ik inkrimpen van 220 m2 naar ca 80 m2. Heel veel werk want er moest het een en ander verbouwd worden. Mede daarom is de TD in die periode weer naar Ab van Egmond gebracht. Ab en zijn kleinzoon Bo konden dan een aantal werkzaamheden verrichten die mij te zwaar en te moeilijk waren. Zoals o.a. de uitlaat en het

tiert und zu Info Instruments in Breda gebracht, wo sie überprüft und gegebenenfalls repariert werden. Es wurde ein neuer Kilometerzähler- und Drehzahlmesser kabel, Benzineinfüllschlauch und Tankschwimmer montiert, dazu musste ich in den Kofferraum kriechen (Foto 4). Da ich den größten Teil meiner Werkstatt vermietet habe, musste ich mich von 220 m2 auf etwa 80 m2 verkleinern - eine Menge Arbeit, da einige Umbauten vorgenommen werden mussten. Unter anderem aus

diesem Grund wurde der TD zu diesem Zeitpunkt nach Ab van Egmond zurückgebracht. Ab und sein Enkel Bo konnten dann einige Arbeiten erledigen, die für mich zu schwer und schwierig waren. Dazu gehören unter anderem der Einbau von Auspuff und Bremsanlage, der Anschluss von Kraftstoffleitungen usw.

Ich hoffte auch, dass sie den Motor nach 6 Jahren zum ersten Mal starten könnten. Und ja, Mitte November rief Bo an, dass der Motor sofort ansprang und schön lief. Leider nur etwa 1 Minute.

Ein schreckliches Geräusch ertönte und Bo schaltete sofort den Motor ab. Enormes Pech. Eine interne Untersuchung mit einem Endoskop via Zündkerzenloch ergab, dass auf für mich völlig unverständliche Weise eine Mutter über den Ansaugkrümmer in den Brennraum gelang sein musste. Ergebnis: Der Kolben des 2. Zylinders ist gebrochen. (Foto 6) Nach der Demontage des Kurbelgehäuses gelang es Bo und Ab, den Kolben und die Pleuelstange zu entfernen, ohne den gesamten Motor auszubauen. Um den Zylinderkopf zu überprüfen, musste er ohnehin abgenommen werden. Alles wurde bei der Überholungsfirma (Rob Brons in Zeist) überprüft. Dort wurde festgestellt, dass die Ventile und die Zylinderwand nicht beschädigt



4



6

remsysteem monteren, benzineleiding aansluiten enz. Ik hoopte ook dat zij misschien de motor voor het eerst na 6 jaar konden starten. En ja hoor half november belde Bo dat de motor direct startte en mooi liep. Helaas slechts ca. 1 minuut. Een vreselijk geluid klonk en Bo schakelde de motor onmiddellijk uit. Enorme pech. Bij wat intern onderzoek met een endoscoop via bougiegat bleek dat er op een voor mij absoluut onbegrijpelijke manier een moertje in de verbrandingsruimte moet zijn gekomen via het inlaatspruitstuk. Gevolg: zuiger van de 2e cylinder gescheurd. (Foto 6). Bo en Ab zijn er in geslaagd om na demontage van het carter de zuiger met drijfstaang te demonteren zonder de hele motor er uit te halen. Om de cylinderkop te controleren moest die er toch ook af. Die is bij het revisiebedrijf (Rob Brons in Zeist) gecontroleerd. Daar is vastgesteld dat de kleppen en de cylinderwand niet beschadigd zijn. Bij Chris Prince kon ik niet 1 nieuwe zuiger bestellen, je kan bij hen alleen een set van 6 kopen. Rob Brons heeft rechtstreeks bij de fabrikant "JB pistons" in Australië wel 1 stuks kunnen bestellen. Daar moeten wij nu op wachten.



waren. Ich konnte bei Chris Prince nicht 1 neuen Kolben bestellen, man kann nur einen Satz von 6 Stück bei ihm kaufen. Rob Brons ist es gelungen, 1 Stück direkt beim Hersteller „JB pistons“ in Australien zu bestellen. Wir warten jetzt auf die Lieferung!

Wordt vervolgt. ▼▼▼

Wat ze daarmee willen zeggen!
Was man darunter versteht!

OFFICIAL CONVERSION CHART	
* HOW TO INTERPRET ANTIQUE CAR ADS *	
IF IT SAYS:	IT REALLY MEANS:
Rare model.....	Nobody liked them when new either
Older restoration.....	Can't tell it's been restored
Needs engine work.....	It's been frozen for 30 years
Uses no oil.....	Just throws it out
No rust.....	Body and fenders missing
Rough.....	It's too bad to lie about
One owner.....	Never been able to sell
No time to complete.....	Can't find parts anywhere
Needs interior.....	Seats are gone
Rebuilt engine.....	Has new spark plugs
May run.....	But it never has
Low mileage.....	Third time around
Many new parts.....	Keeps breaking down
29 coats hand-rubbed paint.....	Needed that much to cover rust
Clean.....	It sat out in the rain yesterday
Best offer.....	About what I expect to get
Always driven slowly.....	Won't go any faster
Prize winner.....	Hard luck trophy 3 times in a row
Stored 25 years.....	Under a tree
Real show stopper.....	Orange with purple fenders
Easy restoration.....	Parts will come off in your hand
Ready to show.....	Just washed it
Top good.....	Only leaks when it rains
Good investment.....	Can't depreciate any more

Ingezonden door Coen van der Weiden.



Land Rover and "2000".

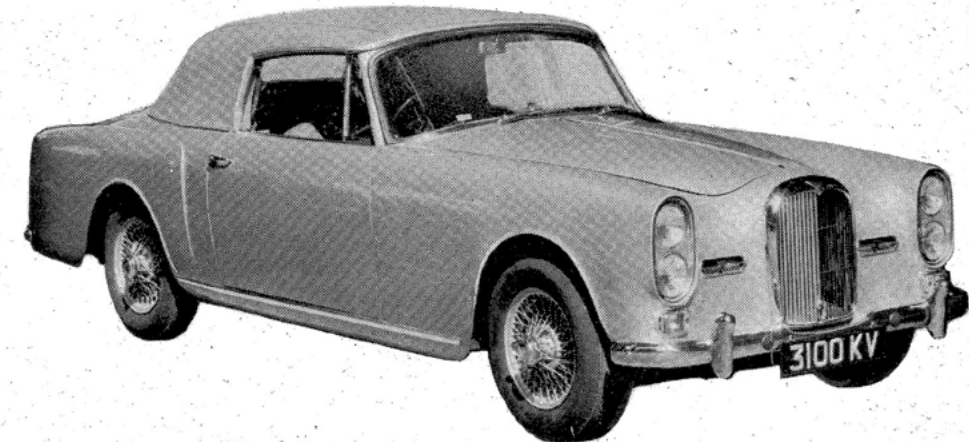


"The merging of Alvis with Rover does not mean the absorption of the weak by the strong"

Pedigree partners



Alvis Saracen and "3-Litre".



by Cyril Posthumus

IF motor companies must merge—and ever-intensifying world competition certainly adds weight to the "united we stand, divided we fall" thesis—then the merger between two pedigree neighbours such as Rover and Alvis is more appropriate than some. Both marques were born in Coventry; both were founded on high ideals; both raced with success in their youth, then settled to catering for a similar quality clientele and both have considerable interests in military and cross-country vehicles. The merging of Alvis with Rover does not mean the absorption of the weak by the strong; the wide scope of Alvis productivity is little realised outside the trade. Their interests go far beyond the manufacture of motor cars. As specialist engineers they are notably versatile; they operate one of the best hardening shops in the Midlands, treating crankshafts, gears, water impellers and many other components; they make Leonides radial aero-engines for helicopters, and overhaul these and other units, including the American Lycoming; but the bulk of their current productivity is devoted to army

vehicles—Stalwart 5-ton amphibious load-carriers, Saladin armoured cars and Saracen personnel carriers. The very nature of this work, much of it depending on Government armament contracts, brings fluctuations in the work flow which echo in the annual balance sheets, making it desirable for Alvis to co-ordinate its efforts with another concern engaged in complementary activities. The merger now concluded with the ever-expanding Rover Company should produce notable gains, not only in economic strength but in technological know-how. They have much to teach each other, and they have mutual interests. **ROVER** Rover is the older concern by many years, beginning as cycle makers in 1877 and building their first car in 1904. When Rover began, pedalling was the new, cheap, healthy substitute for the horse, and founder John Kemp Starley built tricycles and pennyfarthings in partnership with William Sutton. The name "Rover" was first applied in 1884 to a tri-

cycle, and soon afterwards to the first "safety" bicycle, the layout of which Rover are proud to have pioneered. Starley took full control of the Company in 1888, by which time Rover had become one of the big five amongst Coventry cycle makers. In the great cycling boom of the '90s, Rover were pre-eminent, and in 1896 Starley was able to sell the business for £150,000, when it became the Rover Cycle Co. Ltd., installed in a fine new works in Queen Victoria Road, Coventry, with J. K. Starley as Managing Director. By the turn of the century the internal combustion engine had thrust its noisy, smelly but magical way to the forefront, and while Rover bicycles continued to win tremendous honours in racing and touring for the next 10 years, the firm also turned their mind to the new motoring movement. A motorcycle in 1902 was a logical beginning, but the first Rover car came in 1904. This was an 8 h.p. quality light car designed by Edmund Lewis, novel for its aluminium backbone frame enclosing the clutch, gearbox and propeller shaft, its single-cylinder water-cooled engine with ball-bearing crankshaft,

automatic carburetter, auxiliary brake worked by engine compression, and "reel" throttle and ignition control set in the steering wheel rim. It sold for £200, but was soon supplemented by a 6 h.p. model with more orthodox frame costing 100 gns.—a price which brought a rush of orders.

Four-cylinder models followed, and in 1907 two standard £400 four-seater 20 h.p. Rovers, featuring the automatic carburetter and engine braking device, were entered for the Tourist Trophy race in the Isle of Man. What was more, one of them, driven by Ernest Courtis, chief of Rover's fitting shop, won the race outright, while the other car was still running at the finish. At a time when racing successes carried great weight, this was a notable fillip for the marque, which in 1908 became the Rover Company Ltd., as it is today, and turned out large numbers of Rover cycles, motorcycles and cars in all of which quality of construction was a strong point. So it has been ever since, even in the early '20s when Rover "went small" again with the famous 8 h.p. flat twin, which won thousands of friends during its 1920-25 production span.

Quicker by road

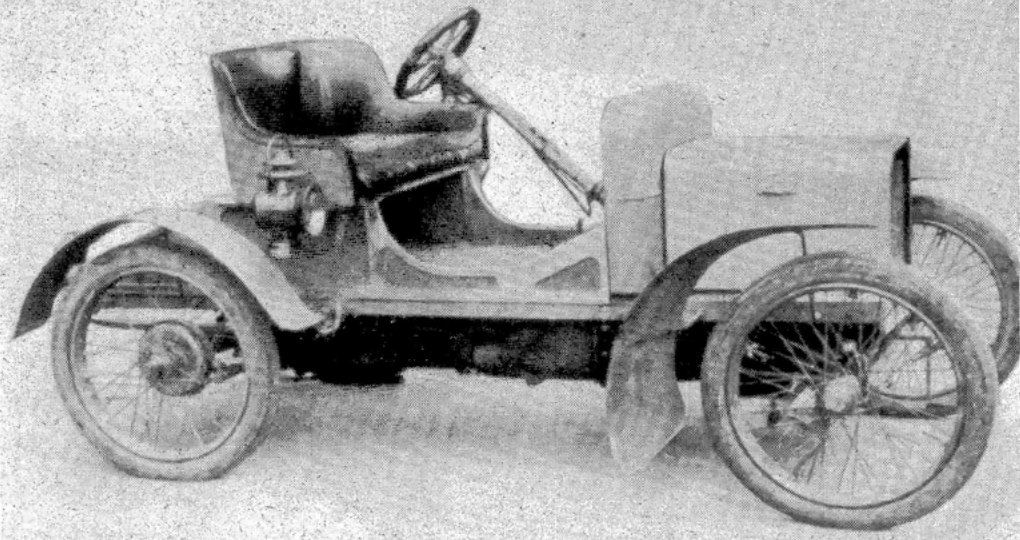
Other notable models? There was the extremely durable 14/45 which was awarded the Dewar Trophy by the R.A.C. after 50 consecutive ascents of the Bwylch-y-Groes mountain pass in 1925, and the so-called Rover "Blue Train", the Light Six model which was driven by Dudley Noble and F. Bennett to beat the time of the famous French express between St. Raphael and Calais by 20 minutes in January 1930. This car carried a rakish looking close-coupled Weymann fabric body and cycle type wings.

The big depression of 1931 hit Rover badly, the Meteor works in Coventry were sold, and the Company was reorganized in its Helen Street, Coventry and Tyseley factories, producing the Ten, Twelve, Fourteen and Speed Twenty—good solid dependable cars all, after which the Company never looked back. The war diverted their efforts to aero engines, tank engines, aircraft parts and jet propulsion units, from which they emerged with a rich fund of new technical knowledge. Their Coventry works were badly bombed, so Rover moved lock, stock and barrel to a shadow factory at Solihull.

They are still there today, though they've come a long way since 1945. The slogan "One of Britain's fine cars" has been rigidly adhered to, upheld by such models as the Twelve and Fourteen, the i.o.c. P3s, the indefatigable "go-anywhere" Land Rover, the 105R and S, the current 3-litre (introduced in 1958) and the 2000.

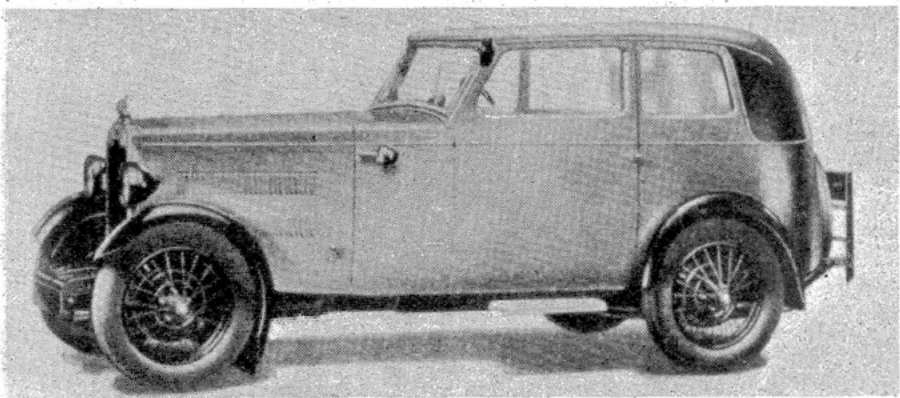
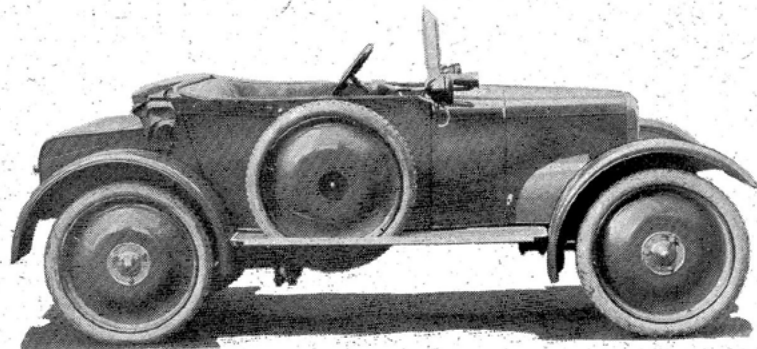
Outside of production work, there are Rover's all-important gas turbine developments. They built the world's first gas turbine propelled car in 1950, an enterprise which won them the Dewar Trophy again; in 1956 the handsome T3 saloon with four-wheel drive, de Dion rear axle and glass fibre body was shown at Earls Court; in 1961 the front drive T4 saloon with heat exchanger and fully independent springing appeared, and

Continued on the next page



First-born: Rover's first car, (above) the single-cylinder 8 h.p. of 1904, was unusual for its backbone frame, ball-bearing crankshaft and engine-assisted auxiliary brake.

Famous Eight: The 1920-25 8 h.p. flat-twin Rover (below) two-seater was rugged, reliable, and won many friends.



"Blue Train": The Rover Light Six sportsman's saloon (above) had cycle wings and no running boards; it beat the famous French express from St. Raphael to Calais by 20 minutes in 1930.

Family line: Rover 2000 owners will see that model's shape in the T4 gas turbine car of 1961; it has front-wheel-drive, all-independent suspension and disc brakes.



Pedigree partners

Continued

in 1963 the Rover-B.R.M. made history by winning the A.C. de l'Ouest's award for the first gas turbine car to finish in the Le Mans 24-hour race.

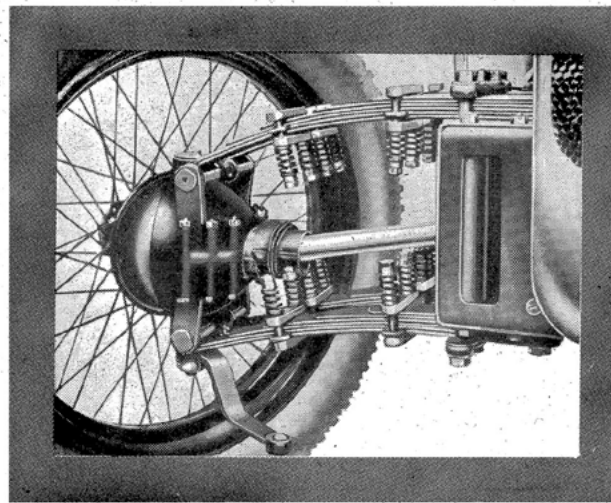
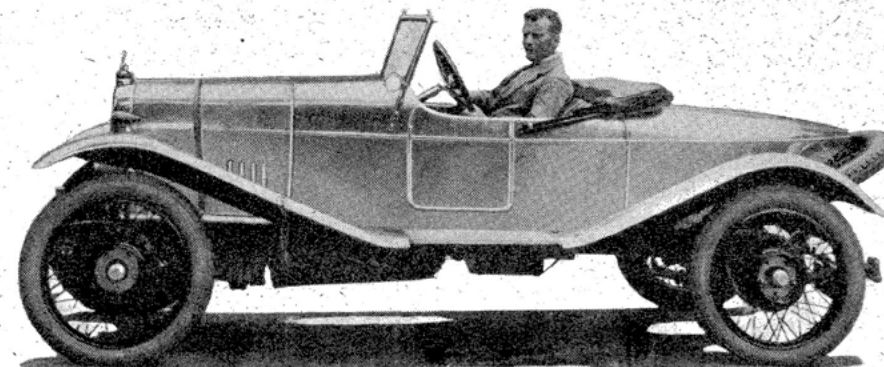
ALVIS

Alvis was born in 1919 when T. G. John, formerly chief engineer with the Siddeley-Deasy Company, acquired the Coventry firm of Holley Bros. with whom he had worked. Holleys made carburetters (any connection with the modern Holley carburetter concern of U.S.A.?), marine and automobile engines, but John's avowed purpose was to build a motorcar "which while small in size and powered by an engine of only 12 h.p. rating, should be equal or superior to anything then available"—a big aim in 1919, when many ambitious projects were afoot.

G. P. H. de Fréville, a clever designer formerly with the French D.F.P. firm and maker of an aluminium piston which he called the "Alvis" joined T. G. John and their first model, the 10/30 Alvis, appeared in 1920. A 1½-litre side-valve four, it was extremely well made, and gained Alvis an early reputation for reliability and good performance, furthered by the 1.6-litre of 1922. Capt. Smith-Clarke joined the firm that year and began development of an o.h.v. four-cylinder model which appeared in 1923 as the 12/50, a fine rugged car with a flexibility and lively performance lifting it right out of the ruck.

Like Rover, Alvis gained only one major race victory during their career, but that one did the young Coventry marque a lot of good. The event was the 1923 200-mile race at Brooklands, when Alvis sales manager C. M. Harvey in a modified 68x103 mm., 12/50 with track body won at 93.29 m.p.h.

The standard 12/50 in attractive open two-seater (duck's back) and four-seater forms (frequently encountered today in vintage events, such is their longevity) further built up the Alvis reputation, until in 1925 Smith-Clarke yielded to the lure of front-wheel-drive. Beginning with a highly exciting hill-climb special and an abortive straight-eight supercharged Grand Prix Alvis of exciting concept, the firm then augmented their orthodox 12/50 range with an attractive front-drive sports car with optional supercharging and independent front suspension in 1928. This was not a commercial success, but Alvis learned much from their experi-



Duck's back: One of Alvis's most famous sports models (above), the 12/50 with aluminium open two-seater body and upturned tail. A racing version won the 1923 200 Miles Race.

Spring song: Independent suspension and front wheel drive by Alvis, back in 1928. It employed four quarter-elliptic leaf springs with parallel link action.

ments, incidentally drawing up a transverse-engined front drive design in 1928-29, anticipating the Mini Minor layout.

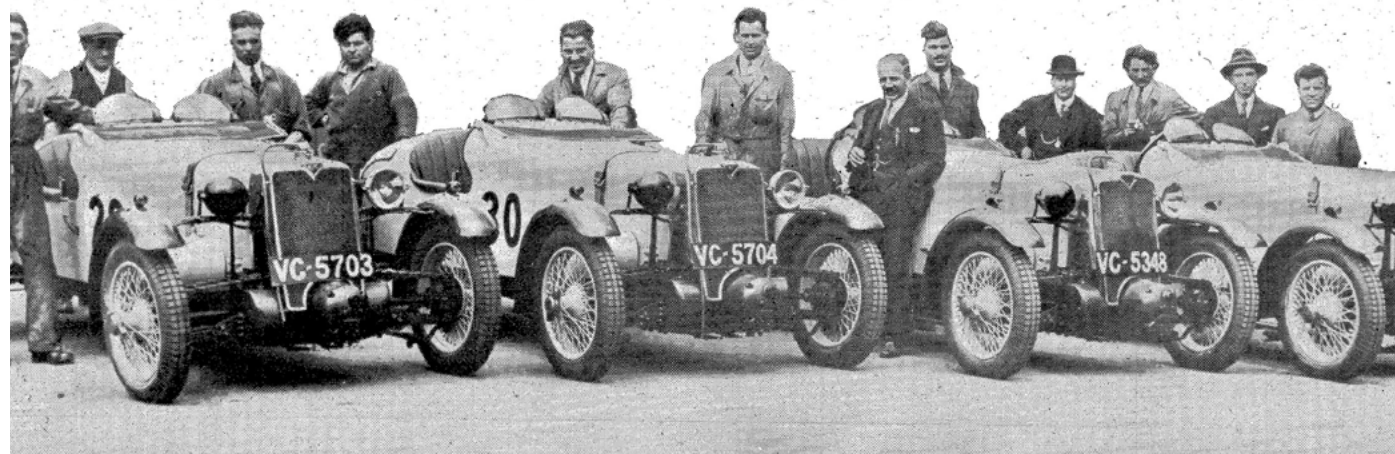
The f.w.d. cars were dropped after 1930 and the faithful 12/50 was resuscitated in 12/60 form. Another model was the six-cylinder Silver Eagle, one of which broke Dudley Noble's "Blue Train" record a month after he had established it; 1932 brought another new Alvis, the six-cylinder 2½-litre Speed Twenty, and 12 months later this was given independent front suspension.

More new models followed: the Crested Eagle, the Firefly, the Speed 25, until in 1937, with the war clouds looming, Alvis took an interest in armaments, arranging to build the French Gnome-Rhone radial aircraft engine under licence, and the Alvis-Straussler four-wheel-drive scout car. Since the war Alvis have retained strong military and aircraft connections, to the extent that the current car model, the well-engineered but conservative six-cylinder 3-litre, is but a small part of their output, only five or six being produced per day.

In 1944 Alvis's founder, T. G. John, retired, being succeeded by John J. Parkes (father of racing driver Mike Parkes) as chairman and managing director, while Capt. Smith-Clarke retired in 1950. Two years later, Alec Issigonis joined Alvis for a 3½-year spell, designing a 3½-litre V-8 with novel transmission and Moulton suspension. This car only reached prototype form owing to production and economic problems.

With Rover strength and enterprise to fortify their own, future prospects are intriguing. The revered name of Alvis will not be allowed to disappear—quoting from Rover's manifesto to its shareholders: "It is hoped that it will be practicable to expand the sales of motor cars under the Alvis name with the assistance of the facilities which your Company has at its disposal . . ."

Blown front-drives: The Alvis team lined up for the 1928 Ulster T.T. in which one missed victory by 13 secs; they had 1½ litre four-cylinder o.h.c. supercharged engines and all-independent suspension.



Alvis in Nederland

André Hillebrand.

Correcties en aanvullingen op de geschiedenis van "Alvis in Nederland"

Het is al eerder aangekondigd, en in de vorige jubileum Triangel is er al een begin mee gemaakt in het artikel over de nabeschuiving van het jubileumboek "Alvis in Nederland". Daarin is melding gemaakt van nieuwe ontdekkingen en informatie over Alvis in Nederland.

We willen proberen een vaste rubriek van de wetenswaardigheden over Alvis in Nederland te maken, met nieuwe ontdekkingen en materiaal waar in het boek geen plaats meer voor was. Zo staat er bijvoorbeeld op pagina 53 de omslag van een Engelstalige brochure uit 1929 afgebeeld welke is uitgegeven door de N.V. Automobiel Import en Handelsonderneming uit Arnhem, met de vermelding dat deze brochure 27 pagina's bevat. Hier was geen ruimte meer voor in het boek, en we hebben deze inhoud niet opgenomen aangezien er al diverse mooie publicaties uit die periode in het boek zijn opgenomen. We zullen de inhoud van deze brochure in 2023 in gedeelten in deze rubriek gaan publiceren.

Maar nu eerst wat Nederlands materiaal waar ook geen ruimte in het boek meer voor was. Het zijn twee publicaties van Mobiloil met daarin aangegeven de oliesoorten welke geschikt zijn voor bepaalde automobielen, waaronder ook Alvis. De eerste publicatie bevat de oliegegevens van auto's uit 1922 t/m 1926, en de tweede van 1928 t/m 1930. Vooral de illustraties op de omslagen zijn al de moeite waard om te bekijken, de eerste van tekenaar Burton Rice, een kleurrijke illustratie met een vrouw achter het stuur waar je zo de Charleston mee zou gaan dansen, ik denk dat de man in de overall haar daarvoor uitnodigt. Burton Rice was een Amerikaanse beeldende kunstenaar en illustrator, geboren in 1894 en overleden in 1977 te Parijs. En de tweede is van tekenaar L. v.d. Berg, minder kleurrijk, maar met veel expressie, de snelheid straalt er vanaf. Over deze illustrator is geen verdere informatie bekend. Beide afbeeldingen zijn wel volledig passend in die tijd. De illustraties sluiten mooi aan op de A.N.W.B. omslagen van de auto-almanakken uit 1933 en 1935 op pagina 6 en 8 van het 40 jarig jubileumboek.

Het is in ieder geval wel interessant om te zien dat Alvis al vanaf 1922 in deze publicaties is opgenomen, dit is een jaar eerder dan dat J.G. Clant de eerste Alvis in Nederland importeerde.

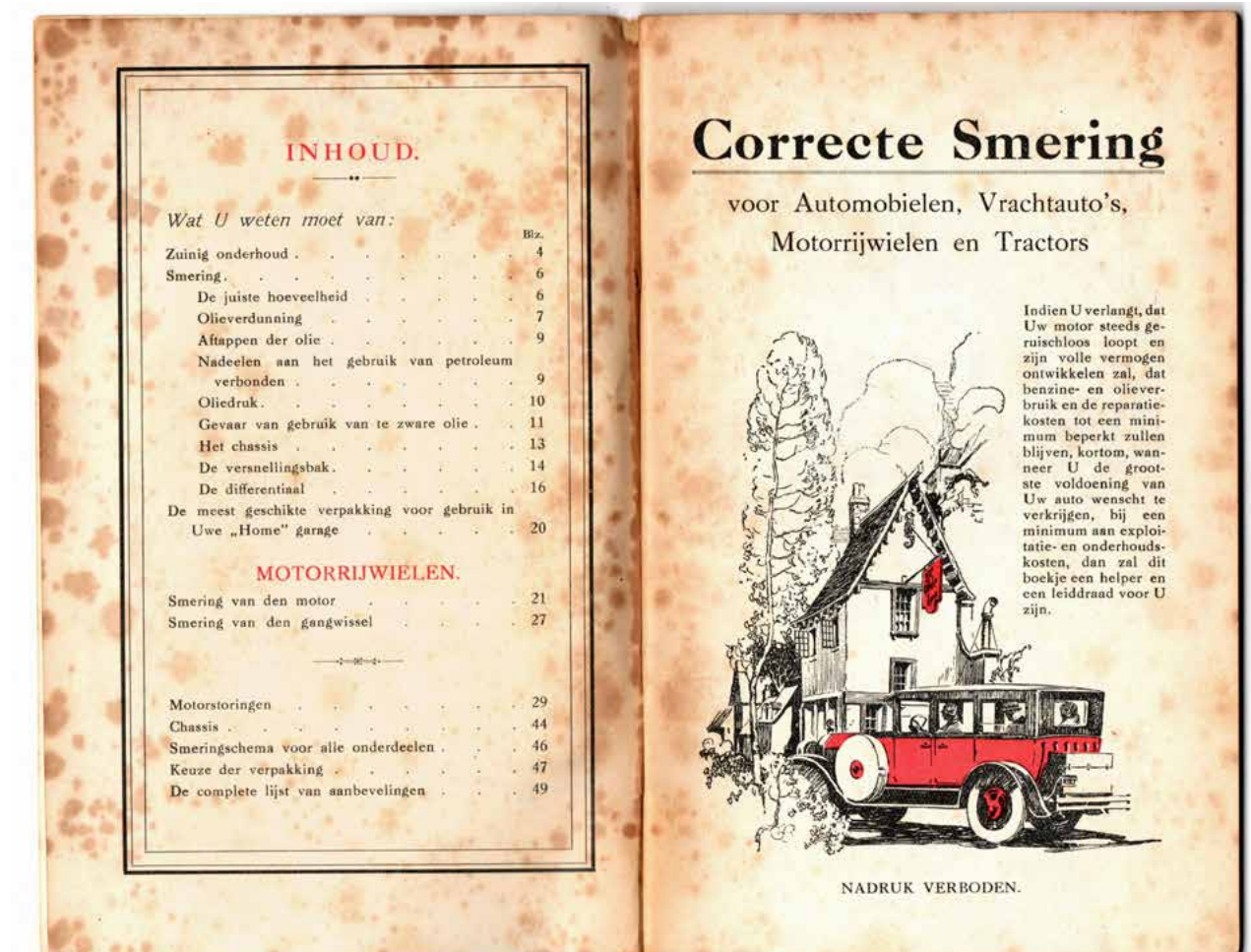
Korrekturen und Ergänzungen zur Geschichte/Buch von "Alvis in Nederland"

Es wurde bereits angekündigt und im letzten Jubiläums-Triangel habe ich angefangen mit einem Artikel mit einer Ergänzung des Jubiläumsbuches "Alvis in Nederland". Darin wurde über neue Entdeckungen und Informationen über Alvis in den Niederlanden berichtet.

Wir wollen versuchen, eine regelmäßige Rubrik mit Wissenswertem über Alvis in den Niederlanden zu erstellen, mit neuen Entdeckungen und Material, die wegen Platzmangel nicht im Buch aufgenommen werden konnten. Auf Seite 53 ist beispielsweise das Titelblatt eines englischsprachigen Prospekts von 1929 abgebildet, der von der N.V. Automobiel Import und Handelsonderneming in Arnhem herausgegeben wurde, mit dem Hinweis, dass dieser Prospekt 27 Seiten umfasst. Dafür war in dem Buch kein Platz mehr, und wir haben diesen Inhalt nicht aufgenommen, da es bereits mehrere gute Veröffentlichungen aus dieser Zeit in dem Buch gibt. Wir werden den Inhalt dieser Broschüre ab 2023 in Teilen in dieser Rubrik veröffentlichen.

Nun aber zunächst etwas niederländisches Material, für das ebenfalls kein Platz mehr im Buch war. Es handelt sich um zwei Veröffentlichungen von Mobiloil, in denen die für bestimmte Fahrzeuge, darunter auch Alvis, geeigneten Ölsorten angegeben sind. Die erste Veröffentlichung enthält die Öldaten für Autos von 1922 bis 1926, die zweite von 1928 bis 1930. Besonders die Illustrationen auf den Covern sind einen Blick wert, die erste vom Illustrator Burton Rice, eine farbenfrohe Illustration mit einer Dame hinter dem Lenkrad, mit der man so Charleston tanzen gehen könnte, ich denke das der Mann im Overall sie dazu einlädt. Burton Rice war ein amerikanischer Künstler und Illustrator, der 1894 geboren wurde und 1977 in Paris starb. Das zweite Bild ist vom Illustrator L. v.d. Berg, weniger farbenfroh, aber mit viel Ausdruck, es strahlt Geschwindigkeit aus. Es sind keine weiteren Informationen über diesen Illustrator bekannt. Beide Illustrationen sind jedoch durchaus zeitgemäß. Die Illustrationen passen gut zu den A.N.W.B.-Covern der Autoalmanache von 1933 und 1935 auf den Seiten 6 und 8 des Buches zum 40-jährigen Jubiläum.

Auf jeden Fall ist es interessant, dass Alvis bereits 1922 in diesen Publikationen erwähnt wird, also ein Jahr bevor J.G. Clant die ersten Alvis in die Niederlande importierte.





Raadpleeg de recommendatielijst.

De recommendatielijst der Gargoyle Mobiloil vertegenwoordigt de deskundige adviezen der VACUUM OIL COMPANY voor de smering van uw automobiel.

Ze is samengesteld door een staf van ervaren ingenieurs, die specialiteiten zijn op het gebied van smering en die bij automobiefabrikanten en autobielexperts overal hoog staan aangeschreven.

De feiten in deze brochure genoemd, de raadgevingen welke erin vervat zijn, de aanwijzingen, welke gegeven worden en de aanbevelingen in de recommendatielijst achter in dit boekje, vertegenwoordigen in zeer beknopte vorm de ervaring van dezen uitgebreide staf van ingenieurs, welke zonder eenigen twijfel tot de beste van dezen tijd behoort.

WAARSCHUWING.

Op verschillende wijzen wordt getracht, den automobilist, die onze Gargoyle Mobiloil wenscht te gebruiken, iets anders te leveren. Andere oliën dan Gargoyle Mobiloil worden, eveneens met de letters E, A, B, enz. aangeduid, hetgeen misleidend is.

Wij verzoeken U daarom dringend om in Uw eigen belang in de eerste plaats, doch ook in dat van den bonafide garagehouder en in het onze, bij aankoop Uwer smeerole U leverancier steeds duidelijk te vragen GARGOYLE MOBILIL "A" of GARGOYLE MOBILIL "BB" enz. naar gelang de soort, die U wenscht, doch niet te vragen b.v. 10 Liters „A”.

Ten einde U in staat te stellen steeds zelf te kunnen controleren of U originele Gargoyle Mobiloil ontvangt, zijn onze bussen onder den Schroefop voorzien van een garantieplaatje, dat, na verwijdering van dien Schroefop, moet worden doorgestoken om de bus te kunnen ledigen. U gelieve zich bij aankoop van GARGOYLE MOBILIL steeds te overtuigen, dat dit garantieplaatje aanwezig en ongeschonden is.

Recommandatielijst.

De onderstaande lijst bevat de aanbevelingen voor de smering van den motor, de versnellingsbak en de differentiaal van alle merken en modellen van automobielen, vrachtauto's, kleinauto's, motorrijwielen en tractoren, die in 1922-1926 in Nederland werden aangetroffen.

De letters achter ieder merk vermeld, duiden de meest geschikte oliesoort voor den winter en voor den zomer aan en beteken:

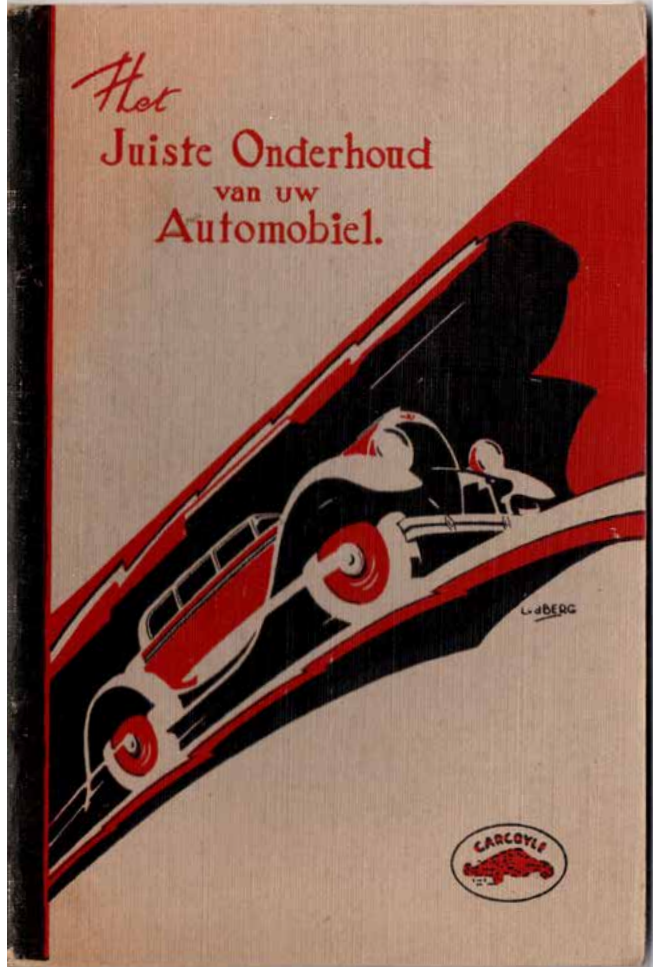
E: Gargoyle Mobiloil „E”. B: Gargoyle Mobiloil „B”. Arc.: Gargoyle Mobiloil „Arc”. Mb: Gargoyle Mobililbricant. A: Gargoyle Mobiloil „A”. C: Gargoyle Mobiloil „C”. BB: Gargoyle Mobiloil „BB”. CC: Gargoyle Mobiloil „CC”. * wordt door den motor van olie voorzien. ** dezelfde olie als voor den motor. † In den zomer te gebruiken Gargoyle Mobiloil „BB”; bij vriezende weer Gargoyle Mobiloil „Arc”. ‡ Voor smering van tandwielen van de differentiaal van vrachtwagens moet Gargoyle Mobiloil „CC” worden gebruikt.

In alle gevallen, waar twee verschillende oliën voor eenzelfde motor worden aanbevolen, moet de soort, die voor den winter wordt aangegeven, alleen worden gebruikt, gedurende den tijd, dat de temperatuur onder 0° C. daalt. Tenzij anders aangegeven, gelden de recommendaties zoowel voor personen- als vrachtwagens van hetzelfde merk.

De letters vóór het merk van iederen automobiel, vrachtauto enz. geven aan in welk land deze worden gebouwd. Zij hebben de volgende beteekenis: A: Amerika. E: Engeland. I: Italië. T.S.: Tsecho Slowakije. B: België. F: Frankrijk. O: Oostenrijk. Z: Zweden. D: Duitsland. H: Holland. S: Spanje. Zw: Zwitserland.

Electrisch gedreven wagens. Voor kogel- of rollagers van deze motoren kan Gargoyle Mobiloil „CC”, voor ringsmeerlagers Gargoyle Mobiloil „A” het geheele jaar door worden gebruikt. Voor overbrengingsstandwielen en differentiaals, die oledicht zijn afgesloten, staat Gargoyle Mobiloil „C” voorgeschreven. Dit geldt ook voor kettingoverbrenging. Ligger de tandwielen echter in een half gesloten bak, dan moet Gargoyle Mobiloil „CC” worden gebruikt.

Table with columns for years (1926-1922), vehicle types (Motor, Versnellingsbak, Differentiaal), and manufacturer codes (A, B, Arc, etc.).



Het Juiste Onderhoud van Automobielen en Vrachtauto's



Table with columns for years (1926-1922), vehicle types (Motor, Versnellingsbak, Differentiaal), and manufacturer codes (A, B, Arc, etc.).

Table with columns for years (1926-1922), vehicle types (Motor, Versnellingsbak, Differentiaal), and manufacturer codes (A, B, Arc, etc.).

Recommandatielijst.

De nevenstaande lijst bevat de aanbevelingen voor de smering van motor, versnellingsbak en differentiaal van alle merken en modellen van automobielen, vrachtauto's, motorrijwielen en tractoren, die in 1928 - 1930 in Ned. O-Indië werden aangetroffen. De letters achter ieder merk vermeld, duiden de meest geschikte oliesoort aan en beteken:

E: Gargoyle Mobiloil "E". D: Gargoyle Mobiloil Aero "D". Arc.: Gargoyle Mobiloil Arctic. CW: Gargoyle Mobiloil "C" of Mobilgrease. A: Gargoyle Mobiloil "A". MG: Mobilgrease. AF: Gargoyle Mobiloil "A". Mb: Mobililbricant. BB: Gargoyle Mobiloil "BB". C: Gargoyle Mobiloil "C" of Mobilgrease. TT: Gargoyle Mobiloil "TT". CC: Gargoyle Mobiloil "CC" of Mobilgrease. B: Gargoyle Mobiloil "B". * dezelfde olie als voor den motor.

BELANGRIJK.

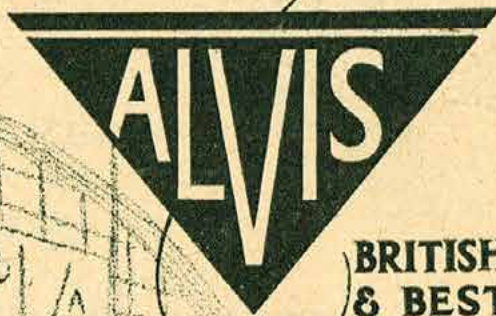
Tenzij anders aangegeven, gelden de recommendaties zoowel voor personen- als vrachtwagens van hetzelfde merk. De letters vóór het merk van iedere automobiel, vrachtauto enz. geven aan in welk land deze worden gebouwd. Zij hebben de volgende beteekenis: A: Amerika. E: Engeland. I: Italië. Z: Zweden. B: België. F: Frankrijk. O: Oostenrijk. Zw: Zwitserland. D: Duitsland. H: Holland. T.S.: Tsecho Slowakije.

Electrisch gedreven wagens. Voor kogel- of rollagers van deze motoren kan Gargoyle Mobiloil "CC", voor ringsmeerlagers Gargoyle Mobiloil "A" worden gebruikt. Voor reductiestandwielen en differentiaals, die oledicht zijn afgesloten, staat Gargoyle Mobiloil "C" voorgeschreven. Dit geldt ook voor onbedekte kettingen. Ligger de reductiestandwielen echter in een half gesloten bak, dan moet Gargoyle Mobiloil "CC" worden gebruikt.

Table with columns for years (1930-1928), vehicle types (Motor, Versn. bak, Differentiaal), and manufacturer codes (A, B, Arc, etc.).



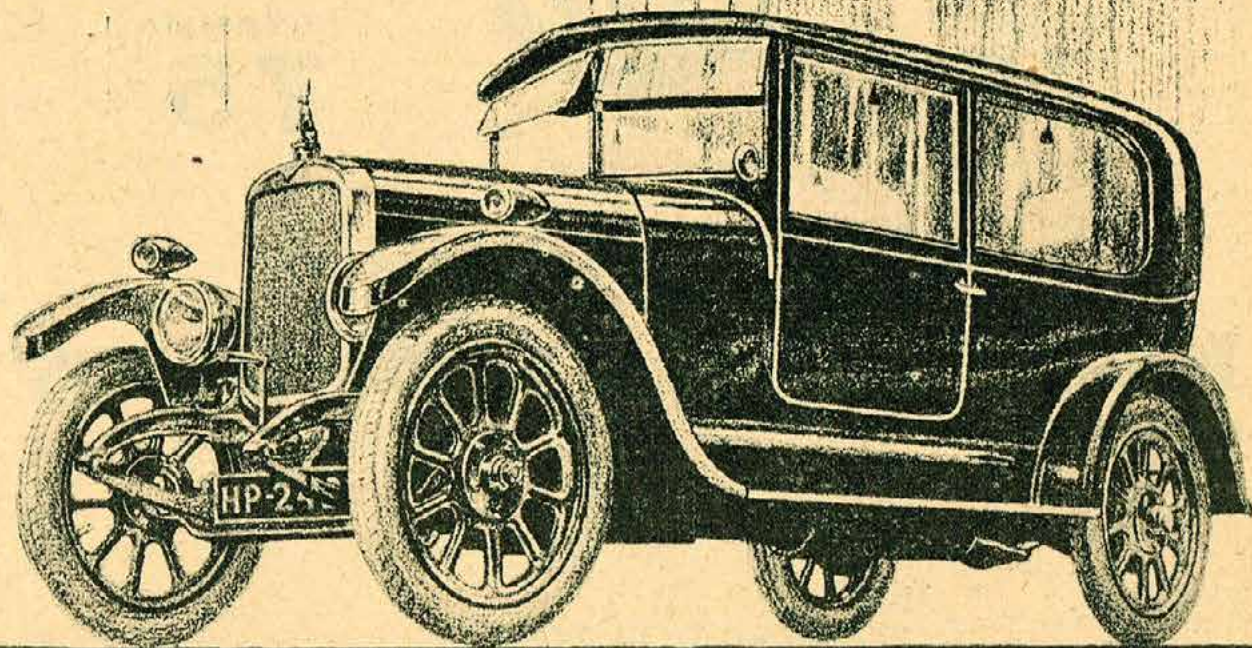
If you miss the



You miss the
MASTERPIECE
OF THE SHOW

BRITISH
& BEST

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



STAND 23

ALVIS CAR &
ENGINEERING Co. LTD.
COVENTRY

H.P.



**Nieuwe info van Greg Wrapson,
een advertentie van de RAI
tentoonstelling in 1925**

Dear André,

I don't think I have sent you the attached
advert before? It was included in a collection
of contemporary Alvis advertisements put
together by the Alvis Register's legendary
former Secretary and co-author of The Vin-
tage Alvis, Norman Johnson. It is said to be
from de Auto and dated January 1925.

The information in the advert about Major
Harvey's racing car is wrong, as the car that
can be seen in the background of photos of
the 1925 stand is clearly the 1923 200 Miles
Race winner, whereas the October 1924
records referred to were taken in a different
car altogether, a single-seater version of the
two new cars that ran in the 1924 200 Miles
Race. In this 1924 race, the two new cars
finished in sixth and eighth places, with
the 1923 winning car driven by Alastair
Miller in seventh. It is interesting that Alvis
thought it worth while to send over the by
then rather outdated racer, but no doubt it
still provided considerable interest on the
stand.

With best wishes

Greg



DE GROOTSTE ATTRACTIE
op de a.s. tentoonstelling der R.A.I. zal zijn de

ALVIS

STAND
14

Geëxposeerd worden:

- Major Harvey's Alvis Racing Car, 4-cylinder, 68 bo-
ring, 103 slag.
- Winnaar 200 Miles race, Brooklands 1924, gemiddelde snelheid
93.29 mile p. h.
- 3 Oct. '24 5 Brooklands records, waaronder 400 K.M. record
met een gemiddelde snelheid van 137.42 K.M. per uur.
- 22 Oct. '24 39 Records 1/4 mile tot 10 uur's record, gemid-
delde snelheid over 1000 K.M. 142.90 K.M.
- 1 2-persoons 12/50 P.K. Super Sport, 4 wielremmen,
gepolijst aluminium carrosserie.
- 1 4-persoons 12-50 P.K. Super Sport, 4 wielremmen,
Sporttorpedo, kleur donkerrood.
- 1 2/3-persoons 12/40 P.K., Coupé Cabriolette, full
balloonbanden, 4 wielremmen kleur donkerblauw.
- 1 4/5-persoons 12/40 P.K. Saloon, balloonbanden,
4 wielremmen, kleur maroon.

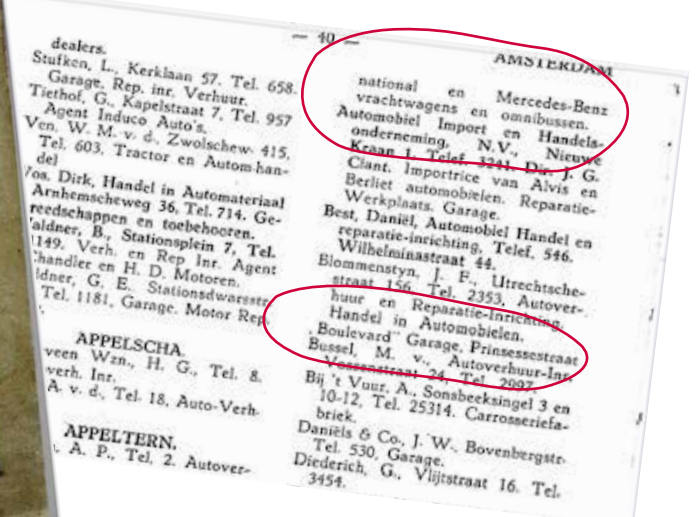
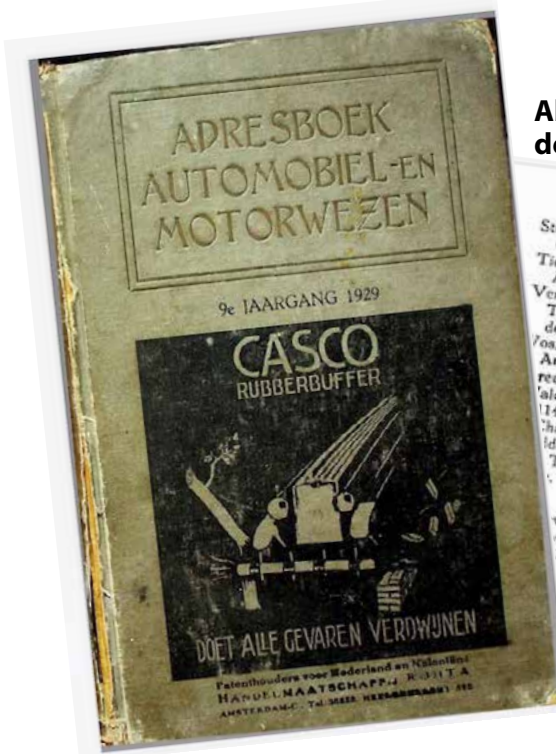
Districts- of plaatselijke agenten gevraagd

Import voor Nederland, Duitsland en België:

AUTOMOBIEL IMPORT EN HANDELSONDERNEMING
RIJNSTRAAT 86 - ARNHEM - TELEFOON 3241

Bij het overnemen op advertenties wordt men beleefd verzocht „De Auto“ te vermelden.

**Ab Claasen vond nog een adresboek uit 1929, het laatste jaar van
de Automobiel Import en Handelsonderneming uit Arnhem.**



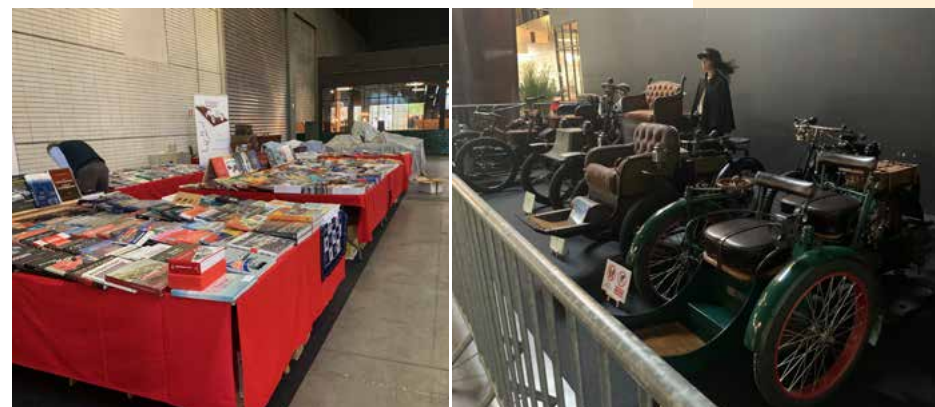
PREWAR DAYS Kortrijk België

verslag van André Hillebrand

Op 9, 10 en 11 december 2022 is voor de tweede keer de beurs voor vooroorlogse auto's "PREWAR DAYS" georganiseerd. Na de eerste keer heeft de beurs door de bekende Corona perikelen een paar jaar niet plaats kunnen vinden, maar nu alles weer wat meer genormaliseerd is heeft men de draad weer opgepakt en deze toch wel bijzondere beurs opnieuw georganiseerd.

Het getuigt van enige moed, maar vooral liefde voor auto's uit deze periode om een speciale beurs hiervoor te organiseren. Je kunt voor zo een gespecialiseerde beurs verwachten dat het publiek niet zo talrijk zal zijn als voor een oldtimerbeurs met auto's uit de vooroorlogse en naoorlogse periode. Maar dat er ook voor dit soort gespecialiseerde beurzen een markt is bewijst dit evenement zeker. Bijvoorbeeld in ons groepje welke deze beurs bezochten was er het gevoel dat op de vele beurzen die er zijn, toch wel erg veel auto's uit de latere periode te zien zijn, en erg weinig uit de prewar periode. Voor ons een reden om na enig twijfelen toch te besluiten om de reis naar Kortrijk te maken. De twijfel bestond uit het feit dat het toch ongeveer drie uur rijden is, en de verwachting dat de beurs niet al te groot zou zijn. Maar

Am 9., 10. und 11. Dezember 2022 wurde zum zweiten Mal die Vorkriegsautomesse "PREWAR DAYS" veranstaltet. Nach dem ersten Mal fand die Messe wegen der bekannten Risiken durch Corona einige Jahre lang nicht statt, aber jetzt, wo sich alles wieder normalisiert hat, hat man den Faden wieder aufgenommen und diese ganz besondere Messe wieder organisiert.



Es zeugt von Mut, aber vor allem von Liebe zu Autos aus dieser Zeit, eine spezielle Ausstellung dafür zu organisieren. Man kann davon ausgehen, dass eine spezialisierte Ausstellung wie diese ein kleineres Publikum anzieht als eine Oldtimer-Ausstellung mit Fahrzeugen aus der Vorkriegs- und Nachkriegszeit. Aber diese Veranstaltung beweist, dass es auch einen Markt für diese Art von spezialisierten Messen gibt.

het thema vooroorlogs was toch te uitdagend om hier weerstand tegen te bieden, en met vier man zijn we op vrijdag 9 december afgereisd naar Kortrijk. Wel vroeg vertrokken vanwege de reistijd. Bij aankomst bij de Kortrijk XPO viel het op dat er weinig publiek aanwezig was, maar een lightboard gaf wel aan dat de Prewar days hier plaats zouden vinden. De parkeergarage was echter nog bijna leeg, en nadat de entree was ontdekt was er een lange gang met blauwe loper waar niemand te bekennen viel. Na een haakse bocht in de loper openbaarde zich toch het tafereel waar we op gehoopt hadden. Bij de ticket verkoop werd nog wat onderhandeld, aangezien we de kortingsbonnen in de auto hadden laten liggen, maar vriendelijk als onze zuiderburen zijn konden we toch met korting het walhalla

In unserer kleinen Gruppe, die diese Messe besuchte, hatten wir zum Beispiel den Eindruck, dass auf vielen Messen zahlreiche Fahrzeuge aus der Nachkriegszeit und nur sehr wenige aus der Vorkriegszeit zu sehen sind. Wir haben uns nach einigen Zweifeln für die Fahrt nach Kortrijk entschieden. Die Zweifel bestanden darin, dass es sich immerhin um eine dreistündige Fahrt handelt, und in der Erwartung, dass die Messe nicht zu groß sein würde. Aber das Thema der Vorkriegszeit war zu verlockend, um zu widerstehen, und so reisten vier von uns am Freitag, den 9. Dezember, nach Kortrijk. Wegen der Fahrtzeit sind wir früh losgefahren. Bei unserer Ankunft in der XPO Kortrijk stellten wir fest, dass kaum Publikum anwesend war, aber eine Leuchttafel wies darauf hin, dass hier die Prewar Days stattfinden



betreden. Het was ook in de hal opvallend rustig, er waren nog een aantal stands afgedekt met zeil, en er kwamen nog auto's binnen rijden. Wij dachten, typisch voor onze zuiderburen, die nemen het niet zo nauw. Bij een boekenstal (ja, ook met Alvis boeken) zat een stalhouder teruggetrokken in een hoekje, en ik vroeg hem of hij de grote drukte rustig zat af te wachten, hij antwoordde "ja, het is nu toch nog allemaal eigen volk." Ik antwoordde

würden. Der Parkplatz war jedoch immer noch fast leer, und als man den Eingang entdeckt hatte, gab es einen langen Korridor mit blauem Teppich, in dem niemand zu sehen war. Nach einer rechtwinkligen Biegung des Korridors zeigte sich dann doch die erhoffte Szene. An der Kasse wurde etwas gefeilscht, da wir die Rabattgutscheine im Auto gelassen hatten, aber freundlich wie unsere südlichen Nachbarn sind, konnten wir das Walhalla mit einem Rabatt betreten.



Auch in der Halle war es auffallend ruhig, es gab noch einige mit Planen abgedeckte Stände, und es wurden noch immer Autos hereingefahren. Wir dachten, typisch für die Belgier, die nehmen es nicht so genau. An einem Bücherstand (ja, auch mit Alvis-Büchern) saß ein Standbesitzer in einer Ecke, und ich fragte ihn, ob er ruhig auf den großen Andrang warte, er antwortete, ja, das seien jetzt sowieso alles unsere eigenen Leute. Ich antwortete eigene Leute? Ja, die Messe startet erst um zwei Uhr. Wir waren schon um elf Uhr da, ein weiteres Beispiel für die Toleranz unserer südlichen Nachbarn, kein Problem, wenn man Stunden früher kommt. Diese Messe fängt am ersten Tag um 14 Uhr und den beiden folgenden Tagen um 10 Uhr an. Auf jeden Fall hatten wir eine schöne ruhige Zeit, in der wir die gesamte Messe





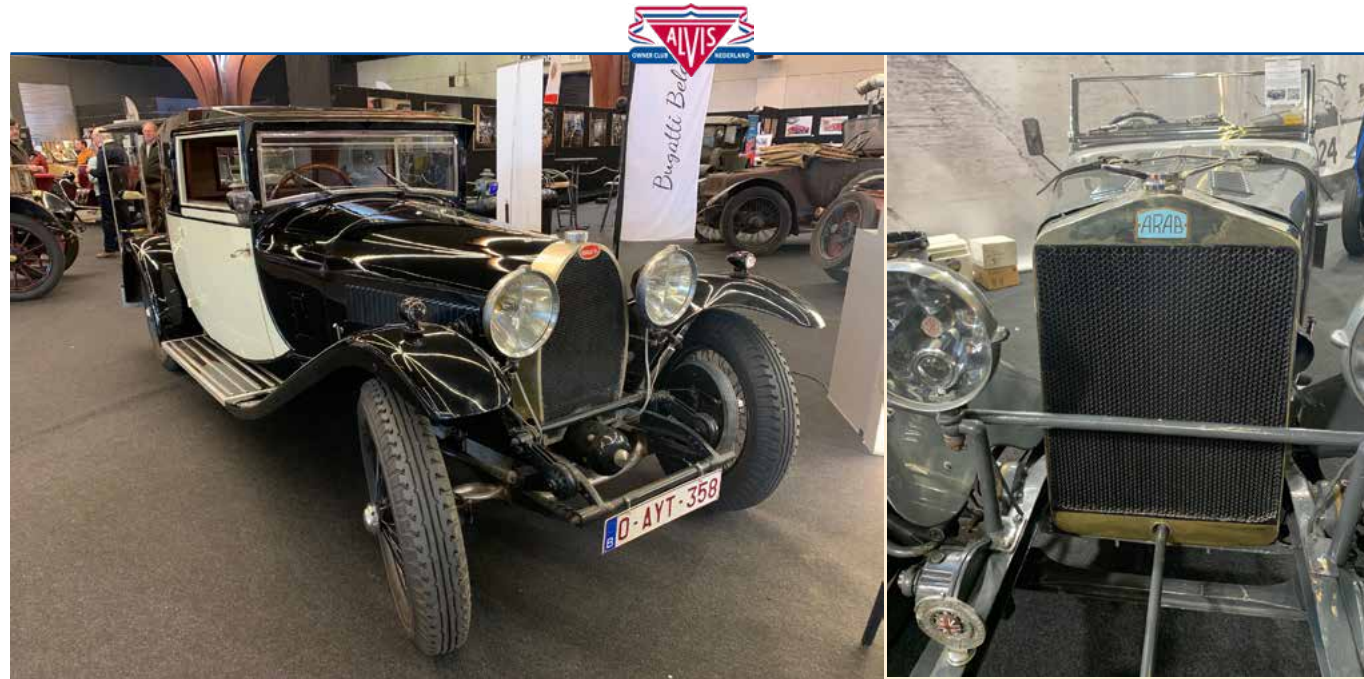
“eigen volk?” “Ja, de beurs begint pas om twee uur.”
 Wij waren al om elf uur aanwezig, weer een voorbeeld van tolerantie van onze zuiderburen, geen probleem wanneer je uren te vroeg arriveert. Deze beurs begint op de eerste dag om 14.00 uur en de volgende twee dagen om 10.00 uur. We hebben in ieder geval heerlijk rustig de hele beurs kunnen bekijken. De hal heeft een mooie uitstraling, gelamineerde houten spanten met een complex vorm gegeven dak geven een mooie entourage voor deze beurs. De hal is niet indrukwekkend groot, maar wat er geëxposeerd wordt is echter wel indrukwekkend. Het was volop genieten van al het moois dat er te zien was. Vanaf twee uur werd het steeds drukker, we kwamen veel bekenden tegen, zo was bijvoorbeeld Altena aanwezig met een stand waarop drie Alvisen tentoon gesteld waren. Hubert Kranz was er met een stand met twee Alvisen, natuurlijk beiden met nog meer fraaie auto's. Bij onze bijna privé tour in de ochtenduren, liepen we vrij snel tegen een exposant aan met een tafel waarop

durchstöberten. Die Halle hat ein schönes Aussehen, laminierte Holzdachstühle mit einem komplex geformten Dach geben dieser Messe ein schönes Ambiente. Die Halle ist nicht sehr groß, aber was ausgestellt wird,



een aantal zeer fraaie auto modellen stonden, allen hand gemaakt op een grotere schaal dan we gewend zijn. Onder de modellen ook een zeer fraai model van een Alvis Speed 25, met een gedetailleerde motor onder de kap. Je kunt bij dit bedrijf een op maat gemaakt model van je eigen auto laten maken, kostprijs tussen vijf en zesduizend Euro, levertijd ongeveer één jaar. Maar voor de echte liefhebber is dit smullen. De producent, een goed Engels sprekende aardige man uit Madrid stond ons uitgebreid te woord, en was gaarne bereid om de plexiglas kap van het Alvis model te halen zodat ik er mooie foto's van kon maken. Op internet kan je voorbeelden vinden van modellen welke door hem geproduceerd zijn. www.amfmodelcars.com.

ist beeindruckend. Es war genug da, um all die Schönheit der Ausstellung zu genießen. Ab 14 Uhr wurde es immer voller, wir trafen viele Bekannte, so war Altena mit einem Stand mit drei Alvis vertreten, Hubert Kranz war mit einem Stand mit zwei Alvis da, und beide natürlich auch mit weiteren schönen Autos. Bei unserem fast privaten Rundgang in den Morgenstunden stießen wir recht schnell auf einen Aussteller mit einem Tisch, auf dem einige sehr schöne Automodelle standen, die alle in größerem Maßstab handgefertigt waren, als wir es gewohnt sind. Unter den Modellen war auch ein sehr schönes Modell eines Alvis Speed 25, mit einem detaillierten Motor unter der Haube. Bei diesem Unternehmen kann man ein maßgeschneidertes Modell des eigenen Autos anfertigen



lassen, das zwischen fünf- und sechstausend Euro kostet, die Lieferzeit beträgt etwa ein Jahr. Aber für den echten Enthusiasten ist dies ein Genuss. Der Hersteller, ein netter Mann aus Madrid, der gut Englisch sprach, unterhielt sich ausführlich mit uns und war gerne bereit, die Plexiglashaube von dem Alvis-Modell zu entfernen, damit ich ein paar schöne Fotos davon machen konnte. Im Internet findet man Beispiele für Modelle, die von ihm hergestellt wurden. www.amfmodelcars.com.

Obwohl die Messe nicht besonders groß war, hielten wir es bis etwa sechs Uhr aus, was darauf hindeutet, dass es viel Interessantes zu sehen gab und dass die Atmosphäre äußerst angenehm und entspannt war. Es war eigentlich eine Messe, auf der fast alles vertreten war, was man auch auf größeren Messen findet, nur in bescheidenerem Umfang. Da waren die verschiedenen Händler mit Autos, Modellen und Automobilia, Ledermützen und -handschuhen, alten Teilen, Büchern und Autoclubs. Es gab auch einen Stand von jemandem, der alte Nähmaschinen in Automodelle verwandelte, die nach seinen Angaben wie eine Nähmaschine liefen. Es gab auch gute Verpflegungsmöglichkeiten. Also eine komplette Messe, aber wie bereits erwähnt mit kleinerem Angebot, was eigentlich ganz nett ist. So gab es zum Beispiel einen schönen Stand von Mahy mit un restaurierten Autos, die ohnehin immer ein besonderes Gefühl von Nostalgie hervorrufen. Außerdem gab es einen Stand von Juri Castricum aus Winkel in Nordholland. Juri hat das Geschäft von seinem Vater Theo übernommen, der seinen Firefly-Prototyp für die Louwman-Jubiläumsausstellung zur Verfügung gestellt hatte. Juri bestellte sofort ein Exemplar des Buches „Alvis in Nederland“, so dass auch der AOCN auf dieser Ausstellung einige Geschäfte machte. Zusammenfassend lässt sich sagen, für Liebhaber von Vorkriegsautos oder Leute, die einfach nur einen schönen Tag verbringen wollen, ein Muss. Man muss, wie in unserem Fall, bereit sein, 300 Kilometer zu fahren, aber es lohnt sich. Dieser Bericht kann also enden mit “klein aber fein“.

Ondanks dat de beurs niet indrukwekkend groot is, hebben we het toch volgehouden tot ongeveer zes uur, wat aangeeft dat er genoeg interessants te zien was en dat de sfeer uiterst aangenaam en relaxt was. Het was eigenlijk een beurs waar bijna alles aanwezig was wat je ook op grotere beurzen tegenkomt, alleen in bescheidener mate. Zo waren er de diverse handelaren met auto's, modellen en automobilia, leren caps en handschoenen, oude onderdelen, boeken en autoclubs. Bij de automobilia was ook een stand van iemand die oude naaimachines omtoverde tot automodellen, ze liepen volgens hem als een naaimachinetje. Ook zijn er goede horeca voorzieningen. Dus een complete beurs maar zoals eerder genoemd met kleine aantallen wat eigenlijk wel zo prettig is. Zo was er bijvoorbeeld een mooie stand van Mahy met ongerestaureerde auto's die toch altijd een extra gevoel van nostalgie opwekken. Verder was er ook een stand van Juri Casricum uit Winkel in Noord Holland. Juri heeft het bedrijf van zijn vader Theo overgenomen, die zijn Firefly experimental car ter beschikking had gesteld voor de Louwman jubileum tentoonstelling. Juri heeft direct een exemplaar van het 40 jaar jubileumboek besteld, dus de ook AOCN heeft nog zaken gedaan op deze beurs. Kortom, voor de liefhebber van vooroorlogse auto's, of mensen die gewoon een gezellig dagje uit willen is dit een aanrader, het is wel even rijden, maar het is zeker de moeite waard. Dit verslag kan dan ook eindigen met “klein maar fijn”



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.

Onderdelen Alvis TA21

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

Onderdelen Alvis TD 21 Saloon

2 x bevestigingsbeugels voor benzinetank nieuw € 50,-

Info:Hans van der Meijden (2545) M 0654634252/ e-mail: hansvandermeijden@hetnet.nl

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

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

Versnellingsbak Speed 20/25

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

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

M: +31(0)622556263 e-mail: admin@jhgaugustijn.nl

Alvis TC21/100 DHC 1955 Tickford – Menno von Brucken Fock (2646)

M: +31(0)610518064 e-mail: almeloord@joutlook.com

(zie: altenaclassicservice.nl/classics/alvis-tc-21-100-convertible-1955/)

Alvis TC21 Mulliner Saloon 1954 – Anton Brouwers – (2509)

M +31 (0)653217608 e-mail: anton@brouwershelmond.nl

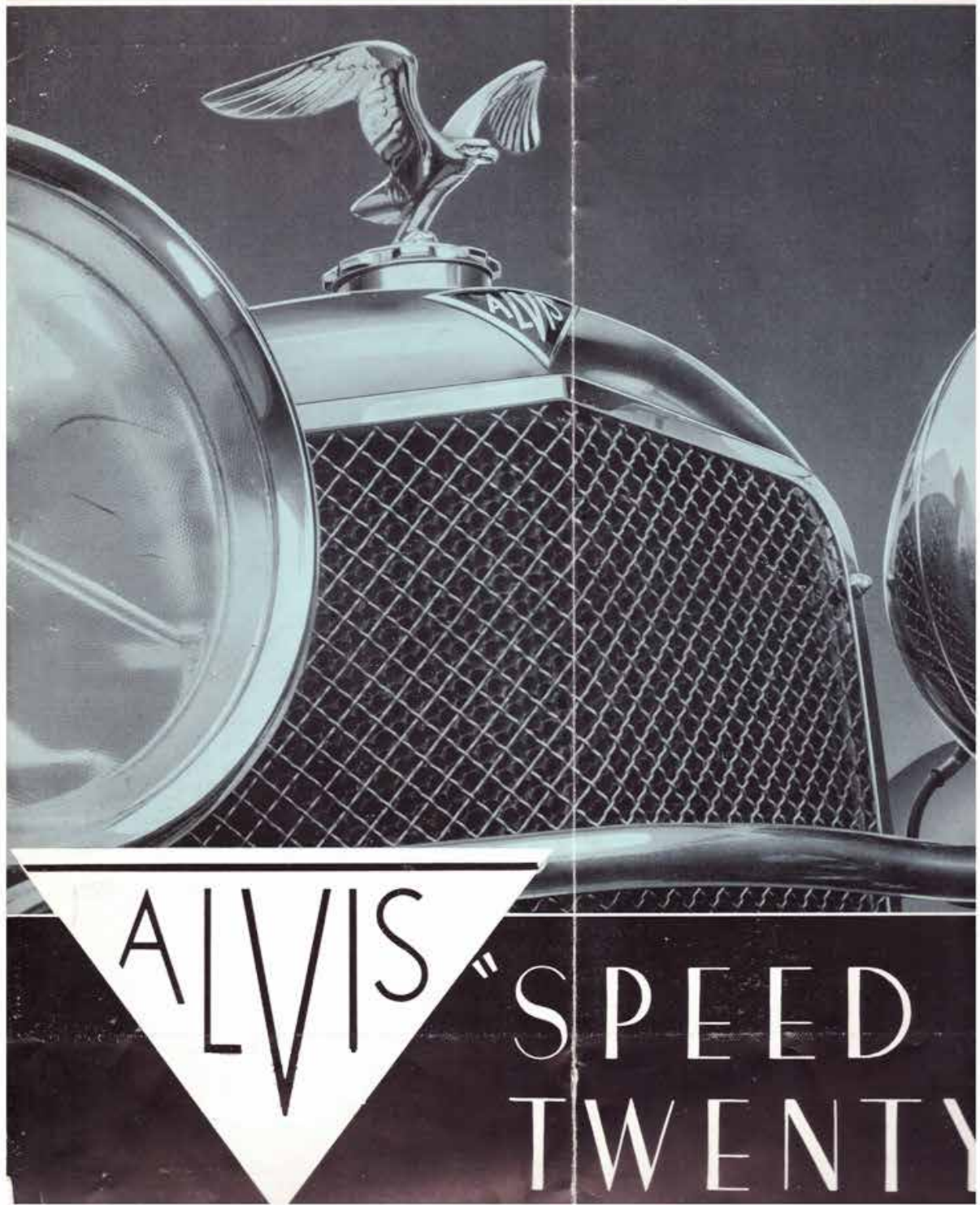
Alvis Silver Eagle S.G.16.95 hp 4 Light Sports Saloon 1935 – Holbrook Alvis TA14 Utility – 1947 - Angel Bodies

Jörn Hackländer – (2611) M +49 (0)1714621182 e-mail: j.hacklaender@t-online.de

Alvis 3.5 litre DHC – Charlesworth 1937 - Jaap Elzas – (2515)

M +31 (0)646190997 e-mail: jelzas3@gmail.com

La plus aristocrate des voitures



Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl