

TRIANGEL

Power with beauty,

APRIL MEI



Speed with grace

NUMMER 132

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
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
voor 1 juli 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 verantwoordelijkheid. Het bestuur aanvaardt geen aansprakelijkheid voor geplaatste advertenties. Niets in deze uitgave mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van het bestuur, met toestemming dan met vermelding van de bron.

3 Chairman's Column

4 In Memoriam

Harry Vossen 5

5 Evenementenkalender 2023

6 Alvis in Nederland

aanvullingen op de geschiedenis
van "Alvis in Nederland" door André Hillebrand

8 Kentekenmysterie

door Anton Brouwers

10 ALV in het Healey Museum

door Paul van der Velde

12 Een nieuw lid

Paul Fechner

16 Hare Drive in West Brabant

Simon van Oostveen

20 Uit de werkplaats - Franz Otto
revisie van de ZF versnellingsbak-Deel 2

22 (Kampeer)reis door Namibië

Hans en Ingeborg van der Meijden - Deel 1

26 Waar bleef de Alvis Healey?

door Paul Heijmans

28 Museo Automovilístico y de la Moda

door Paul van der Velde

31 Vraag en Aanbod

Voorplaat:
Eagle Rally 23 juli 2022



Chairman's Column



Voor u ligt Triangel 132. Tijdens de ALV hebben we aangekondigd dat Triangel 132 zou worden opgemaakt met de software van Editoo. Voor Paul was het vaak stress, elk kwartaal gelijktijdig de Triangel en het Fiat blad te moeten produceren is geen peulenschil, en daarbij ook nog mijn hete adem in zijn nek!

Wij, Paul, Wim en Anton, hebben ons door Editoo wegwijs laten maken in hun software en hoopten door het gebruik hiervan de productie van ons clubblad minder persoonsafhankelijk te maken.

In de praktijk blijkt de Editoo software toch minder gebruiksvriendelijk dan verwacht (of ligt dat aan ons, onnozele gebruikers?) Het resultaat van ons 'freubelwerk' stond niet in verhouding tot dat wat wij gewend waren. Paul heeft daarom aangeboden voor de allerlaatste keer de opmaak van de Triangel te verzorgen. Inmiddels is er, door bemiddeling van Tom Gatsonides, een professioneel bedrijf gevonden dat voor ons, tegen een aantrekkelijke prijs de opmaak vanaf Triangel 133 gaat verzorgen.

Laten we hopen dat op deze wijze de continuïteit van ons clubblad is veiliggesteld.

Onze penningmeester heeft weer zijn uiterste best gedaan om voor 31 januari de verschuldigde contributie te innen. Het blijft een raadsel waarom het innen van de ledenbijdrage elk jaar weer zoveel moeite kost! Onze secretaris is vorig jaar op zoek gegaan naar een aantrekkelijke locatie voor de jaarvergadering en dacht die gevonden te hebben in de Museumwerf te Vreeswijk. Begin januari werd plotseling onze reservering geannuleerd en er moest terstond naar een andere locatie worden gezocht. André heeft toen het Austin Healey Museum benaderd en gelukkig hebben wij daar op 12 februari onze ALV kunnen houden. Zoals ook tijdens de vergadering is gebleken functioneert het bestuur in de huidige samenstelling uitstekend. Wim heeft per 1 januari van dit jaar de taak van evenementen-commissaris op zich genomen en ook Johan, onze penningmeester, heeft zich goed ingewerkt. Een welkome aanvulling in het bestuur is Jörn Hackländer, hij vertegenwoordigt de Duitse leden in de AOCN.

De Hare Drive in west Brabant en Zeeland ligt inmiddels al weer achter ons, een verslag hiervan is in deze uitgave te vinden. We maken ons nu op voor de Fire Flight in het Münsterland. Een interessepeiling binnen de AOCN laat zien dat er veel animo is om aan de geplande evenementen deel te nemen. In juli of augustus zal Triangel 133 in de nieuwe opmaak verschijnen en daarin zal dan het verslag van de Fire Flight en misschien de Eagle Rally te lezen zijn.

Wanneer het weer een beetje meespeelt en de pechduivel thuis blijft kan 2023 ook weer een mooi AOCN jaar worden.

Ik hoop jullie op een van de komende evenementen te mogen begroeten.

Met een hartelijke groet van jullie voorzitter,

Vor euch liegt die Triangel 132. Während der ALV haben wir angekündigt, dass Triangel 132 mit der Software von Editoo produziert werden soll. Für Paul war es oft Stress, denn jedes Quartal die Triangel und das Fiat-Magazin gleichzeitig zu produzieren, ist keine Kleinigkeit, und dazu auch noch mein heißer Atem im Nacken!

Wir, Paul, Wim und Anton, haben versucht uns mit der Software von Editoo vertraut zu machen und hofften, dass wir durch den Einsatz dieser Software die Produktion unserer Zeitschrift unabhängiger von Personen machen würden. In der Praxis erwies sich die Editoo-Software jedoch als weniger benutzerfreundlich als erwartet (oder liegt das nur an uns leichtgläubigen Benutzern?).

Daher bot Paul an, das Layout der Triangel zum letzten Mal zu erstellen. In der Zwischenzeit wurde über Tom Gatsonides ein professionelles Unternehmen gefunden, das das Layout ab Triangel 133 zu einem attraktiven Preis übernehmen wird. Hoffen wir, dass auf diese Weise die Kontinuität unserer Clubzeitschrift gesichert ist.

Unser Schatzmeister hat wieder sein Bestes getan, um die bis zum 31. Januar fälligen Beiträge einzuziehen.

Es bleibt ein Rätsel, warum der Einzug der Mitgliedsbeiträge jedes Jahr so viel Mühe macht!

Unser Sekretär hat sich in 2022 auf die Suche nach einem attraktiven Ort für die Jahresversammlung gemacht und glaubte die, in der Museumwerf in Vreeswijk gefunden zu haben. Anfang Januar wurde unsere Reservierung plötzlich storniert und es musste sofort ein anderer Veranstaltungsort gesucht werden. André wandte sich daraufhin an das Healey Museum, und glücklicherweise konnten wir dort am 12. Februar unsere ALV abhalten.

Wie man während der Versammlung feststellen konnte, funktioniert der Vorstand in seiner jetzigen Zusammensetzung hervorragend. Wim hat seit dem 1. Januar dieses Jahres die Rolle des Veranstaltungskommissars übernommen, und auch Johan, unser Schatzmeister, hat sich gut eingelebt. Ein willkommener Beitritt zum Vorstand ist Jörn Hackländer, er vertritt die deutschen Mitglieder im AOCN.

Der Hare Drive in West-Brabant und Zeeland liegt nun hinter uns, ein Bericht darüber ist in dieser Ausgabe zu finden. Wir bereiten uns jetzt auf den Fire Flight im Münsterland vor. Eine Interessenabfrage innerhalb des AOCN zeigt, dass die Begeisterung für Teilnahme an den geplanten Veranstaltungen groß ist.

Im Juli oder August wird Triangel 133 im neuen Form erscheinen und wird den Bericht über den Fire Flight und vielleicht von der Eagle Rally enthalten. Wenn das Wetter ein bisschen mitspielt und der Unglücksrabe zu Hause bleibt, könnte 2023 wieder ein tolles AOCN-Jahr werden. Ich hoffe, euch bei einer der kommenden Veranstaltungen begrüßen zu können.

Mit herzlichen Grüßen von eurem Vorsitzenden,

In Memoriam - Harry Vossen

Anton Brouwers

19 december 2022 is mijn goede vriend Harry Vossen overleden. Niet geheel onverwacht maar toch nog te snel. Harry verdiende de kost als tandarts en had als grote passie de autosport. Als kinderen woonden wij hemelsbreed een paar honderd meter van elkaar, en hoe kan het anders, alles draaide bij ons om auto's. Harry, de wandelende auto encyclopedie, die elk auto type kende, over een enorme verzameling auto literatuur beschikte en daarnaast zich ook nog eigenaar mocht noemen van een verzameling bijzondere historische voertuigen.

Wij hebben veel samen ondernomen. Harry was actief als sportcommissaris voor de KNAF en FIA. Ik heb hem vaker meegenomen naar evenementen van de AOCN wat er toe heeft geleid dat hij, hoewel niet in het bezit van een Alvis, zich aanmeldde voor de AOCN. Meestal reed hij dan met zijn in concourstaat verkerende links gestuurde Mulliner Bentley Continental sloping fastback saloon uit 1955. De auto had hij in 1970 gekocht van een heer Martens Friesland, veel later bleek dat de oom te zijn van Maria Visser(-Martens)! Hoe klein is de wereld?

Harry had het altijd koud, temperaturen van plus 30 graden vond hij prima, dan kon hij fijn met een trui aan kortstondig in de tuin gaan zitten. Tijdens een hete zomer hebben wij samen deelgenomen aan een nachtrit voor klassieke auto's, we reden in mijn in open TR4 A. 's nachts was het nog zeer warm, maar Harry had 2 jassen aan, een muts en een pet op, handschoenen en een plaid omgeslagen! Ik reed in mijn T-shirt.



Wanneer ik Harry met vrienden van mij in contact bracht en die van hem wilde weten wat hij deed? Wat voor werk natuurlijk. Dan was zijn antwoord steevast: ik doe iets met autoboeke. Na doorvragen wilde hij dan wel kwijt dat hij de kost verdiende als tandarts.

Harry leefde soms erg snel. Wanneer wij een beurs bezochten, had ik bij aankomst trek in een kop koffie! Harry niet, die stond voorzien van een boodschappenwagentje en een boekenlijst vol ongeduld te wachten om alle stands af te struinen. Ook een lunch schoot er vaak bij in. Een glaasje bier of wijn dat kon wel maar gaan zitten om te eten was te veel gevraagd. Terugkomend op de boekenlijst, met daarop wat ontbrak in zijn collectie, vaak lag dat lijstje thuis op de keukentafel of nog in de auto die ver weg op een parkeerplaats stond. Resultaat was dan dat hij dacht te weten wat op de lijst stond en er vrolijk op los kocht.

De boeken werden bij de verkoper achtergelaten en die zouden we oppikken wanneer we naar huis gingen. Niet wetend wat hij gekocht had werd ik iedere keer weer verrast door de vele stands waar we, voor ons vertrek zijn gekochte boekwerken moesten ophalen. En, veel erger was de enorme hoeveelheid. Je sjouwde je een breuk en het meegebrachte boodschappen-wagentje kon maar een klein deel van het gekochte materiaal herbergen. Thuisgekomen bleek vaak dat een kwart van zijn aankopen reeds een of meerdere malen in zijn bezit waren.

Welke beurs je ook bezocht, ik verbaasde mij steeds weer over al die figuren die hij kende. Elke 10 meter werd hij wel staande gehouden en aangesproken door iemand, en direct doorlopen was er dan niet bij.

Via Harry heb ik veel mensen uit de autosportwereld leren kennen. Harry was geen man van treurigheid of verdriet. Hij genoot van het leven met alle ups en downs. En iedereen die hem heeft gekend zal beamen dat hij echt geleefd heeft, bij tijd en wijle zeer intensief. Harry was mijn beste vriend en ik zal hem niet snel vergeten, daar heeft hij wel voor gezorgd.





Evenementenkalender 2023



Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
AOCN evenementen:		
Fire Flight	12 - 13 - 14 mei	Jörn en Uli Hackländer Hotel Weissenburg, Gantweg 18 48727 Billerbeck, Duitsland +49 2543 750
Eagle Rally	7 - 8 - 9 juli	Eerbeek – Hans en Frederike van Tongeren
Indian Run	22-24 sept	Weert - Johan en Janske Hulshof
High Tea	26 november	Restaurant de Eetvilla Soesterbergsestraat 122, 3768 EL Soest
niet AOCN evenementen:		
International Alvis Weekend	9 - 12 juni	Crieff - Schotland
Nationale Oldtimerdag Lelystad	18 juni	Lelystad
Classic Days Düsseldorf	04 - 06 augustus 2023	Franz Otto
Concours d'Elegance	1 - 3 september	Soestdijk
British Car Club Day	22 oktober	Expohal Houten

Alle opgaven onder voorbehoud.

De Alvis Owner Club is weer een lid met een Koninklijke onderscheiding rijker.

Frederike van Tongeren is op 26 april, voor haar vrijwilligerswerk voor de kinderboerderij in Eerbeek, benoemd tot lid in de orde van Oranje Nassau.

Frederike, van harte gefeliciteerd met deze Koninklijke onderscheiding.



Namens het bestuur en de leden van de AOCN.



INGEZONDEN

Geachte redacteur, beste Anton,

Ik ben (onaangenaam) verrast door een taalfout in het kopje boven het door mij ingezonden artikel over een stukje historie van onze Alvis in Triangel nummer 129. 'Een stukje geschiedenis onthult' in plaats van 'Een stukje geschiedenis onthuld'

Ik verzoek u dit briefje in de volgende uitgave van het tijdschrift te plaatsen, zodat de lezer mijn Nederlandse taalbeheersing niet verkeerd beoordeelt.

Met vriendelijke groet, Hans van Hulst

Alvis in Nederland

André Hillebrand.

Aanvullingen op de geschiedenis van "Alvis in Nederland"

Paul en Martin van der Velde zijn dit jaar naar het Concours d'Elegance op Soestdijk geweest en hebben daar een bijzondere ontmoeting gehad die weer een mooie aanvulling op de geschiedenis van Alvis in Nederland heeft opgeleverd.

In het voorgaande stukje in deze rubriek is een aanvulling gegeven op de Algemene geschiedenis van Alvis in Nederland, en dit wordt een aanvulling op de geschiedenis van de AOCN, en dan voornamelijk de periode van voor de oprichting, de AOC Dutch Section tijd.

Een dame op het Concours sprak de gebroeders aan vanwege de Alvis speldjes die zij droegen.

Zij vroeg of de naam Blankespoor, van haar vader, hen iets zei, en stelde zichzelf voor als Jet (Jeanette) Polman-Blankespoor. Paul en Martin antwoorden dat de naam hen wel bekend voorkwam, maar dachten hem zelf nooit ontmoet te hebben. Jet Blankespoor doet de redactie van het clubblad van de CTH (Club Triumph Holland), en treed daarmee in de voetsporen van haar helaas overleden vader die verschillende oldtimers bezat waaronder een Alvis TA21.

Deze Alvis is begin deze eeuw verkocht aan Arend Kuik in Meppel die hem nu aan het restaureren is.

J.C. (Jan) Blankespoor was een liefhebber en verzamelaar van Engelse auto's, en hij vond de Alvis een mooie auto. Hij heeft ooit in een bollenveld een paar Alvissen ontdekt, en later in Delft nog een paar Alvissen in een schuur gevonden en gekocht.

Garage Blankespoor was gevestigd in Wassenaar, het garagebedrijf was een jarenlang vertrouwd begrip in Wassenaar en omstreken, met het dealerschap van Buick, Chervolet en Opel, met de slogan "laat ons de lijfarts van

Ergänzungen zur Geschichte/Buch von "Alvis in Nederland"

Paul und Martin van der Velde besuchten den diesjährigen Concours d'Elegance in Soestdijk und hatten ein besonderes Treffen, das zu einer weiteren schönen Ergänzung in der Geschichte von Alvis in den Niederlanden führte.

Der vorherige Beitrag in diesem Abschnitt ergänzte die Allgemeine Geschichte von Alvis in den Niederlanden, und dieser wird eine Ergänzung zur Geschichte des AOCN sein, und vor allem der Zeit vor seiner Gründung, der Zeit der AOC Niederländischen Sektion.

Eine Dame auf dem Concours sprach die Brüder wegen der Alvis-Anstecker an, die sie trugen.

Sie fragte, ob ihnen der Name ihres Vaters, Blankespoor, etwas sage, und stellte sich als Jet (Jeanette) Polman - Blankespoor vor.

Paul und Martin antworteten, dass ihnen der Name bekannt vorkomme, sie ihn aber selbst noch nie gesehen hätten.

Jet Blankespoor ist Herausgeberin der Clubzeit-schrift des CTH (Club Triumph Holland) und tritt damit in die Fußstapfen ihres leider verstorbenen Vaters, der mehrere Oldtimer besaß, darunter einen Alvis TA21.

Dieser Alvis wurde Anfang dieses Jahrhunderts an Arend Kuik in Meppel verkauft, der ihn jetzt restauriert.



Begin 80er jaren was de familie Blankespoor aanwezig bij een Alvis treffen bij kasteel Amerongen, nog voor de oprichting van de club.

J.C. (Jan) Blankespoor war ein Liebhaber und Sammler von englischen Autos, und er war begeistert von den Alvis. Einmal entdeckte er ein Paar Alvis Autos in einem Blumen-zwiebelfeld, und später fand und kaufte er ein weiteres Paar aus einer Scheune in Delft.

Die Garage Blankespoor hatte ihren Sitz in Wassenaar. Das Autohaus war in Wassenaar und Umgebung viele Jahre lang ein Begriff, denn es war Händler für Buick,



Alvis treffen bij Restaurant Hoornwijk in Rijswijk.

uw auto zijn” later zijn zij ook de dealer van Morris en MG geworden, en nog later van Wolseley en Riley. Alvis maakte geen deel uit van het dealership van Blankespoor, en was alleen als liefhebberproject in de collectie aanwezig.

In de correspondentie die na dit contact ontstond heeft Jet Blankespoor een aantal foto's gestuurd uit die beginperiode, waarvan we een aantal hierna publiceren. In het jubileumboek vind je in de vroege ledenlijsten (pagina 152) de naam J.C. Blankespoor terug, in de periode van Christo van Zweeden, Tom Kruys, en van Griethuysen. Zij kwamen eind jaren 70, begin jaren 80 vaak samen met andere Alvis liefhebbers in meestal Restaurant Hoornwijk in Rijswijk. Tom Kruys heeft als één van de laatste van de



Chevrolet und Opel, mit dem Slogan “Lassen Sie uns der Leibarzt Ihres Autos sein”, später dann auch für Morris, MG, Wolseley und Riley. Alvis gehörte nicht zu Blankespoors Autohaus und war nur als Liebhaberprojekt in der Sammlung vertreten.

In der Korrespondenz, die auf diesen Kontakt folgte, schickte Jet Blankespoor eine Reihe von Fotos aus jenen frühen Tagen, von denen wir einige nachstehend veröffentlichen. Im Jubiläumsbuch findet man den Namen J.C. Blankespoor in den frühen Mitgliederlisten (Seite 152), in der Zeit von Christo van Zweeden, Tom Kruys und van Griethuysen. In den späten 1970er und frühen 1980er Jahren trafen sie sich häufig mit anderen Alvis-Enthusiasten, meist im Restaurant Hoornwijk in Rijswijk.

De Alvis nog voor de restauratie door Blankespoor. De werkplaats in 1976, links op de foto's Tom Kruys en rechts Jan Blankespoor.





oprichters van de AOCN het jubileumboek als geschenk van de AOCN ontvangen en heeft daar zeer enthousiast op gereageerd. In het telefonisch contact met hem kwam ook het contact met Blankespoor ter sprake, hij had de heer Blankespoor nog een week voor zijn overlijden gesproken, en haalde diverse herinneringen aan hem aan. Tom is via Blankespoor aan zijn Alvis gekomen, en die heeft hem ook gerestaureerd. Ook Christo van Zweeden en de heer van Ginkel zijn via Blankespoor aan hun eerste Alvissen gekomen. Tom Kruys gaat binnenkort ook op zoek naar oude foto's, dus dit verhaal is nog niet ten einde.

Tom Kruys, eines der letzten Gründungsmitglieder des AOCN, erhielt das Jubiläumsbuch als Geschenk des AOCN und reagierte sehr begeistert. In einem Telefonat mit ihm kam auch der Kontakt mit Blankespoor zur Sprache - er hatte nur eine Woche vor dessen Tod mit Herrn Blankespoor gesprochen - und erinnerte sich an verschiedene Erlebnisse mit ihm. Tom bekam seinen Alvis von Blankespoor, der ihn auch restaurierte. Auch Christo van Zweeden und Herr van Ginkel haben ihre ersten Alvis durch Blankespoor erworben. Tom Kruys wird auch bald nach alten Fotos suchen, so dass diese Geschichte noch nicht zu Ende ist.

Anton Brouwers

Kentekenmysterie

Een stadgenoot had begin jaren '60 een Alvis TC 21/DHC met kenteken NG-43-84!

Een paar maanden geleden kreeg ik van Paul van der Velde foto's toegestuurd die hij weer had ontvangen van Jeanette Polman – Blankespoor, de dochter van een inmiddels overleden lid van de AOCN. Bij het bekijken van de foto's werd ik gefixeerd door het kenteken NG-43-84. Vraag niet waarom! Bij het ordenen van mijn Alvis archief, een paar dagen later, vond ik een paar foto's van een Alvis TC 21 DHC die ooit in het bezit is geweest van een stadgenoot.

En toen ging het lampje aan, deze auto had kenteken NG-43-84.

André verwijst in zijn artikel in deze Triangel naar een Alvis TA21, wanneer hij daarmee verwijst naar de auto die op de foto's van Jet Blankespoor wordt weergegeven zou dit, wanneer we van het kenteken uitgaan een TC 21/100 Grey Lady moeten zijn.



Rätselhaftes Nummernschild

Ein Bekannter hatte in den frühen 1960er Jahren einen Alvis TC 21/DHC mit dem Kennzeichen NG-43-84!

Vor einigen Monaten schickte mir Paul van der Velde Fotos, die er seinerseits von Jeanette Polman-Blankespoor, der Tochter eines inzwischen verstorbenen Mitglieds des AOCN, erhalten hatte.

Als ich mir die Fotos ansah, fiel mir das Kennzeichen NG-43-84 auf. Bitte nicht fragen warum! Als ich ein paar Tage später mein Alvis-Archiv durchforstete, fand ich einige Fotos eines Alvis TC 21 DHC, der einst einem Bekannten gehörte. Und dann ging mir ein Licht auf, dieses Auto hatte das Kennzeichen NG-43-84.

André spricht oben von einem Alvis TA 21. Wenn er damit den auf den Fotos gezeigten Pkw meint, müsste es sich, wenn wir von dem Kennzeichen ausgehen, um einen TC 21/100 Grey Lady handeln.



Bij de RDW staat dit kenteken nog steeds met deze aanduiding geregistreerd:

Datum eerste tenaamstelling in Nederland 09-03-1954.

Datum eerste toelating 09-03-1954.

Datum inschrijving voertuig in Nederland 09-03-1954.

De laatste tenaamstelling dateert van 27 augustus 2021. Wie mag zich nu eigenaar van deze auto noemen?

RDW		Kentekencheck	
ALVIS			
TC 21/100			
NG-43-84			
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> Basis Motor & Milieu Technisch Fiscaal </div>			
Algemeen			
J	Voertuigcategorie	1	Personenauto (M1)
	Inrichting	1	Niet geregistreerd
D.1	Merk	1	ALVIS
D.2	Type	1	Niet geregistreerd
D.2	Variante	1	Niet geregistreerd
D.2	Uitvoering	1	Niet geregistreerd
R	Kleur	1	Grijs
D.3	Handelsbenaming	1	TC 21/100
K	Typegoedkeuringsnummer	1	Niet geregistreerd

Bei der RDW ist dieses Kennzeichen noch immer registriert:

Datum der ersten Registrierung in den Niederlanden 09.03.1954.

Datum der Erstzulassung 09.03.1954.

Datum der Fahrzeugzulassung in den Niederlanden 09.03.1954.

Das letzte Anmeldedatum ist der 27. August 2021. Wer darf sich nun Besitzer dieses Autos nennen?

Wat weet ik van de geschiedenis van deze auto of liever gezegd van een auto met dit kenteken? Begin jaren 60* was een Alvis TC21/100 DHC met kenteken NG-43-84 in het bezit van een Helmondse ondernemer. Op de bijgevoegde zwart-wit foto's is zijn TC 21/100 te zien met scoops op de motorkap, spaakwielen, louvres en de voor een TC 21/100 kenmerkende mistlampen/verstralers. Over de motorkap een leren riem.

Op de foto's die door Jeanette Polman-Blankespoor zijn aangeleverd zien we een Alvis met kenteken NG-43-84. Een TA21? Wat direct opvalt is het ontbreken van spaakwielen, een motorkap met scoops en de zijpanelen met louvres. Daarnaast heeft de auto nu een TA 21 voorbumper! Is dit dezelfde auto als op de 3 zwart-wit foto's uit Helmond? Ik heb de vorige Helmondse eigenaar benaderd en hoop van hem meer informatie te krijgen over zijn NG-43-84.

* Op 2 foto's is op de achtergrond een Mercedes Benz 220 Cabriolet A 1951 – 1955 zichtbaar! Kenteken ?? EX-44-?? uit het jaar 1961, waarschijnlijk een import auto uit Duitsland.



Was weiß ich über die Geschichte dieses Autos bzw. eines Autos mit diesem Kennzeichen? Anfang der 1960er Jahre* war ein Alvis TC21/100 DHC mit dem Kennzeichen NG-43-84 im Besitz eines Unternehmers in Helmond. Die beigefügten Schwarz-Weiß-Fotos zeigen seinen TC 21/100 mit Scoops auf der Motorhaube, Speichenrädern, Lüftungsschlitzen und den für einen TC 21/100 charakteristischen Nebelscheinwerfern. Über der Haube ein Ledergürtel.

Die von Jeanette Polman-Blankespoor zur Verfügung gestellten Fotos zeigen einen Alvis mit dem gleichen amtlichen Kennzeichen NG-43-84. Ein TA21? Was sofort auffällt, ist das Fehlen von Speichenrädern, eine Motorhaube mit Scoops und Lüftungsschlitzen. Außerdem hat der Wagen jetzt eine TA 21 Frontstoßstange!

Ist das derselbe Alvis wie auf den 3 Schwarz-Weiß-Fotos?

Ich habe mich an den früheren Besitzer hier in Helmond gewandt und hoffe, von ihm weitere Informationen über seinen NG-43-84 zu erhalten.

* Auf 2 Fotos ist im Hintergrund ein Mercedes Benz 220 Cabriolet A 1951 - 1955 zu sehen! Registrierungsnummer EX-44-??? aus dem Jahr 1961, wahrscheinlich ein Importwagen aus Deutschland.



Paul van der Velde

Algemene Leden Vergadering in het Healey Museum



Op 12 februari werd de jaarlijkse Algemene Ledenvergadering gehouden in het Healey Museum in Vreeland.

Een bekende stek voor velen van ons, want wij mochten daar al eerder vergaderen en ook onze High Tea heeft daar al eens plaats gevonden.

Helemaal niet erg, het blijft een geweldige plek om te zijn en te genieten van de fantastische Healey's en alles wat er mee verband houdt.

Aha, bekende plek, dachten veel leden, we hebben Google maps niet nodig!

Daar dachten de wegenbouwers anders over want inmiddels eindigt de 'bekende' mooie route voor de laatste kilometers langs de Vecht in een smal doodlopend weggetje tussen gemene hekjes waar je achteruit rijdend moest zien weg te komen. Dit leverde Martin helaas schade op aan zijn Coupé Fiat.

Ter plekke bleek dat iedereen de Alvis nog even liet doorsoezen in de winterslaap, behalve nieuw lid Paul Fechner, die met zijn pas verworven Alvis Speed 25 SC Charlesworth Sports Saloon aanwezig was.

Als fanatiek Healey rijder was hij ook helemaal in zijn element (zie artikel elders in dit blad).

De vergadering verliep soepeltjes onder de deskundige leiding van Anton Brouwers, de details zullen we in de notulen kunnen lezen, waarna er voldoende tijd



was om te genieten van de lunch en te babbelen over van alles en nog wat.

Het was weer een goed begin van ons Alvis seizoen, met dank aan Hans van de Kerkhof voor de gastvrijheid.





Voor Hans van der Meijden de "eer" voor de beruchte, maar fraaie pechprijs, wegens hevige tegenslag met de restauratie van zijn TD21.





Een nieuw lid

Ik ben Paul Fechner, 65 jaar oud en halverwege het jaar 2022 lid geworden van de AOCN. Wie ben ik? Ik ben getrouwd, we hebben 3 volwassen kinderen, we wonen in Arnhem en ik ben sinds 1990 werkzaam in het notariaat, vanaf 2000 als notaris.

Jeugd

Ik ben sinds mijn jonge tienerjaren aan het sleutelen. Eerst bromfietsen, later auto's. Mijn eerste bromfiets was een Berini M21, waar ik aan begon te sleutelen toen ik 12 was. Onder toezien van voornamelijk mijn op een na oudste broer. Er op rijden op die leeftijd was een heel ding, want ik kon de koppeling maar met moeite inknippen en op- en afstappen was ook nog best lastig.

Rond mijn 16e begon ik te sleutelen aan auto's. Het begon met een oude bestel-eend die we van de sloop hadden gehaald. Remmen, motor, verlichting, elektriciteit. En rijden natuurlijk met dat ding. Motor opgevoerd door de krukas, cilinders en zuigers te vervangen door die van de "veel snellere" Azam-uitvoering van een Eend (21 PK in plaats van standaard 18. Dat was heel wat). Ik sleutelde heel wat af, heel veel ook samen met mijn op een na oudste broer die een 3 jaar ouder is dan ik.

Studietijd

Na die bestel-eend kwamen nog vele andere auto's, waarvan ik maar noem: Peugeot 404 (2x), Peugeot 304 Diesel, Kever, Mini, BMW 1602, Citroën GS, Alfasud, Alfa 33. Tijdens mijn studententijd (rechten/notarieel recht, Utrecht) werd ik voor vele leden van mijn studentenhuus en -vereniging de vraagbaak bij technische problemen met auto's en ook af en toe beun-de-haas.

Op enig moment kwam daar het Engelse oldtimer moment: ik kon halverwege de jaren '80 de Triumph Spitfire Mk2 uit 1966 van mijn broer overnemen. Een geweldig scheur-ijzertje waaraan het ook nog eens eenvoudig sleutelen was, want met eenvoudige techniek en een eenvoudige Halfords-krik en standaard gereedschap was voldoende om alles te repareren.

Vanaf dat moment ben ik ook klassieker-rally's gaan rijden. De echte, dus met kaartfragmenten, ingetekende lijn, blokkades, punten-vrije route, punt-pijl, tijdcontroles enzovoorts. De meest geinige die ik ooit heb meegemaakt was een nachtrally, waarvan je een deel moest rijden op basis van een Russische stafkaart van vóór de oorlog. Je ziet niks, je kunt de plaatsnamen en zo niet lezen en de meeste snelwegen waren er nog niet. Rallyrijden ging met die Spitfire geweldig en ik had al

Ein neues Mitglied

Ich bin Paul Fechner, 65 Jahre alt und seit Mitte 2022 Mitglied des AOCN. Wer bin ich? Ich bin verheiratet, wir haben 3 erwachsene Kinder, wir wohnen in Arnhem und ich bin seit 1990 in einem Notariat tätig, seit 2000 als Notar.

Jugend

Ich bastle schon seit meiner frühen Jugend. Zuerst Mopeds, später Autos. Mein erstes Moped war eine Berini M21, an der ich im Alter von 12 Jahren zu basteln begann. Vor allem unter den wachsamen Augen meines zweitältesten Bruders. In diesem Alter zu fahren, war eine ziemliche Sache, denn ich konnte die Kupplung nur schwer betätigen und auch das Auf- und Absteigen war ziemlich schwierig.

Im Alter von 16 Jahren begann ich, an Autos zu basteln. Es begann mit einer alten Kasten-Ente, die wir vom Schrottplatz geholt hatten und wir machten die Bremsen, Motor, Beleuchtung, usw. Und natürlich sind wir mit dem Ding gefahren. Der Motor wurde aufgemotzt, indem Kurbelwelle, Zylinder und Kolben durch die der "viel schnelleren" Azam-Version einer Ente ersetzt wurden (21 PS statt der üblichen 18. Das war schon was). Ich habe viel gebastelt, viel auch zusammen mit meinem zweitältesten Bruder, der 3 Jahre älter ist als ich.

Studienzeit

Nach dieser Lieferante kamen viele andere Autos, um nur einige zu nennen: Peugeot 404 (2x), Peugeot 304 Diesel, Käfer, Mini, BMW 1602, Citroën GS, Alfasud, Alfa 33. Während meines Studiums (Jura/Notariat, Utrecht) war ich für viele Mitglieder meines Studentenwohnheims und der Studentenvereinigung der Ansprechpartner, wenn es um technische Probleme mit Autos ging, und gelegentlich auch der Handwerker.

Irgendwann kam dann der englische Oldtimer-Moment: Mitte der 80er Jahre konnte ich den 1966er Triumph Spitfire Mk2 meines Bruders übernehmen. Eine großartige kleine Rennsemmel, an der auch leicht zu basteln war, da einfache Technik und wo ein einfacher Halfords-Wagenheber und Standardwerkzeug ausreichten, um alles zu reparieren.

Von da an habe ich auch angefangen, klassische Rallyes zu fahren. Die echten, d.h. mit Kartenfragmenten, eingezeichnete Linie, Blockaden, punktfreier Strecke, Punktpeil, Zeitkontrollen und so weiter. Das Lustigste, was ich je erlebt habe, war eine Nachtrallye, bei der man einen Teil auf der Grundlage einer russischen Stabskarte aus der

snel een aantal gelijkgestemden die die spelletjes ook leuk vonden, dus een team vormen en met meerdere klassiekers daaraan meedoen werd een jaarlijks terugkerend gebeuren. VCT, Gelderlandrit, vele andere ééndags rallies. En het leuke was dat er na zo'n rally weer te sleutelen viel. Want voor mij is het leukste: rijden en sleutelen. Als het maar 1 van die 2 is, vind ik het niet leuk genoeg.

De Healey's

Ik merkte wel dat de Spitfire in de bergen en in bochten een perfecte rally auto was, maar qua PK's en snelheid legde ik het af tegen de grotere jongens. En ik kwam heel vaak big Austin-Healeys tegen. Dat begon steeds meer te trekken en toen ik het me na een aantal jaren hard werken in 2002 kon veroorloven om zo'n Healey te kopen heb ik dat meteen gedaan. Hij stond te koop bij The Gallery (ja,ja...), een 3000 Mk3 uit 1967 in Healey-blue met blauw leren bekleding. Én een exemplaar waar meteen wat aan te sleutelen was, want de hoofdremcilinder was lek, zo had Nico Aldering mij al verteld. Ik werd lid van de AHOCN (de Austin Healey Owners Club Nederland), wat een heel leuke club bleek te zijn met veel gelijkgestemden en met zelfs een race- en rally afdeling (de DHC, Dutch Healey



Competitions), waar ik ook lid van werd. In de ruim 20 jaar dat ik die heb gehad, heb ik daar heel veel mee gereden, ook heel veel rally's. Eén muur van mijn garage hangt helemaal vol met rally-schilden. De mooiste rally blijft voor mij nog altijd de meerdaagse Tour Ecosse rally ("tour", jaja), die jaarlijks wordt verreden in Schotland en Noord-Engeland. Die was aanvankelijk alleen voor Healeys. Sporadisch deed iemand mee in ander merk, maar alleen op uitnodiging van de organisatie en met één bezwaar: ook al was dat misschien de winnaar dan was 'ie dat toch niet, want alleen in een Healey kon je winnen. Maar zoals dat tegenwoordig gaat: te weinig deelnemers dus is het veld nu wat gevarieerder. De sfeer is gebleven: allemaal sleutelaars, die het leuk vinden om stevig te rally-en over verharde, maar zeker ook veel onverharde wegen, door riviertjes en met een heel hoog gezelligheidsgehalte. Tijdens het rijden snoeiharde concurrenten maar tijdens pauzes en aan de bar weer dikke vrienden en vriendinnen. En als er gesleuteld moet worden helpt iedereen mee.

Vorkriegszeit fahren musste. Man sieht nichts, man kann die Ortsnamen nicht lesen, und die meisten Autobahnen waren noch nicht da.

Das Rallyefahren klappte mit dem Spitfire hervorragend, und bald hatte ich einige Gleichgesinnte, die diese Spiele ebenfalls mochten, so dass die Bildung eines Teams und die Teilnahme an Wettbewerben mit mehreren Klassikern zu einem jährlichen Ereignis wurde. VCT, Gelderlandrit, und viele andere eintägige Rallyes. Und das Schöne war, dass es nach solchen Rallyes immer wieder etwas zu basteln gab. Denn mir macht das Fahren und Tüfteln am meisten Spaß. Wenn es nur eines von diesen beiden ist, finde ich es nicht lustig genug.

Die Healeys

Ich merkte zwar, dass der Spitfire in den Bergen und in den Kurven ein perfektes Rallyeauto war, aber in Sachen PS und Geschwindigkeit hatte ich gegenüber den größeren Jungs das Nachsehen. Und ich bin oft auf große Austin-Healeys gestoßen. Das zog mich immer mehr an, und als ich es mir nach mehreren Jahren harter Arbeit leisten konnte, im Jahr 2002 einen dieser Healey zu kaufen, tat ich das sofort. Er stand in The Galerie zum Verkauf (ja, ja...), ein 1967er 3000 Mk3 in Healey-Blau mit blauen Lederbezügen. Und ein Auto, an dem sofort etwas gemacht werden musste, weil der Hauptbremszylinder undicht war, wie mir Nico Aldering schon gesagt hatte. Ich trat dem AHOCN (Austin Healey Owners Club Nederland) bei, der sich als sehr netter Club mit vielen Gleichgesinnten und sogar einer Renn- und Rallyeabteilung (DHC, Dutch Healey Competitions) erwies, der ich ebenfalls beitrage.

In den mehr als 20 Jahren, in denen ich ihn besitze, bin ich viel damit gefahren, auch viele Rallyes. Eine Wand meiner Garage ist komplett mit Rallye-Schildern bestückt. Die beste Rallye ist für mich immer noch die mehrtägige Tour Ecosse ("Tour", jaja), die jährlich in Schottland und Nord-England stattfindet. Diese war ursprünglich nur für Healeys gedacht. Sporadisch trat jemand in anderen Fabrikaten an, aber nur auf Einladung der Organisatoren und mit einem Einwand: Auch wenn das der Sieger hätte sein können, war er es nicht, denn nur in einem Healey konnte man gewinnen. Aber wie das heutzutage so ist: zu wenig Teilnehmer, also ist das Feld jetzt vielfältiger. Die Atmosphäre ist dieselbe geblieben: alle wichtigen Fahrer, die Spaß am Rallyesport auf befestigten, aber natürlich auch auf vielen unbefestigten Straßen, durch kleine Flüsse und mit einem sehr hohen Maß an Geselligkeit haben. Harte Konkurrenten beim Autofahren, aber enge Freunde in den Pausen und an der Bar. Und wenn es etwas zu tun gibt, helfen alle mit.

Im Laufe der Jahre fand ich es jedoch immer gefährlicher, in einem Healey ohne Überrollbügel, ohne geteilte Lenksäule (bei einem Frontalaufprall besteht die Gefahr, dass sich die Lenkstange in die Brust bohrt) und ohne getrennten Bremskreis zu fahren. Das könnte ich natürlich immer noch tun, aber ich dachte eigentlich, das wäre eine

In de loop der jaren vond ik het echter steeds gevaarlijk worden om te rally-en in een min of meer Healey zonder roll bar, geen gedeelde stuurkolom (bij een frontaaltje loop je dan het risico dat de stuurstang als een speer in je borst komt), geen gescheiden remcircuit. Dat zou ik natuurlijk alsnog kunnen doen, maar dat vond ik eigenlijk zonde van deze auto. Dus toen kwam er in 2017 een echte rally Healey bij. Een witte Mk2, met alle rally-opties en nog wat meer. Een bruut van een auto met een ongelooflijk koppel.

Die datzelfde jaar helaas compleet uitbrandde in Engeland tijdens de 2e dag van de Tour Ecosse rally van 2017. Waarvoor in de plaats kwam weer een Healey 3000 maar nu Mk1 uit 1959 in de kleur Primrose Yellow.



Een beest van een auto met de nodige pedigree, met de nodige veiligheidsvoorzieningen (voor zover je een Healey ooit veilig kunt maken) en ander leuke upgrades zoals schijfremmen rondom. Dus dat is nu mijn echte rally auto. De blauwe Healey bleef ernaast, want die vond ik zo mooi, die reed zo verrekter lekker en die was zeer betrouwbaar geworden in de loop der jaren. Ook mijn kinderen reden er vaak met veel plezier mee. Maar toen die langzamerhand aan wat laswerk toe was, leidde dat uiteindelijk tot een veel uitgebreidere restauratie dan ik voor ogen had (want je bent nu eenmaal bezig en dan...). En daarmee werd die veel te mooi voor mij om daar mee

Verunstaltung dieses Autos. 2017 kam dann ein echter Rallye-Healey. Ein weißer Mk2, mit allen Rallye-Optionen und einigem mehr. Ein brachiales Auto mit unglaublichem Drehmoment.

Der leider noch im selben Jahr in England am zweiten Tag der Tour Ecosse 2017 komplett ausbrannte.

An seine Stelle trat ein anderer Healey 3000, diesmal ein 1959er Mk1 in Primrose Yellow.

Ein Biest von einem Auto mit dem nötigen Pedigree, mit den notwendigen Sicherheitsmerkmalen (soweit man einen Healey überhaupt sicher machen kann) und ande-

ren netten Upgrades wie Scheibenbremsen rundum. Das ist jetzt also mein richtiges Rallyeauto. Der blaue Healey blieb mit dabei, weil er mir so gut gefiel, weil er so verdammt gut fuhr und weil er im Laufe der Jahre sehr zuverlässig geworden war. Auch meine Kinder hatten oft Spaß daran, ihn zu fahren. Aber als er allmählich geschweißt werden musste, führte das zu einer viel umfangreicheren Restaurierung, als ich im Sinn hatte (wenn man anfängt dann...). Und damit wurde das Auto für mich viel zu schön, um es weiter zu fahren, und wichtiger noch, es gab nicht mehr viel zu basteln. Ganz zu schweigen von der Tatsache, dass ich irgendwann den Überblick verloren habe, an welchem der beiden Autos ich bestimmte Wartungsarbeiten durchgeführt hatte. Und das ist verdammt lästig!

Der Alvis

Aber was dann? Verkaufen? Sehr zum Leidwesen meiner Familie, weil es ihnen auch so gut gefallen hat. Aber dann muss etwas anderes an seine Stelle treten. Wenigstens Englisch und wieder etwas zum Basteln. Und dann dachte ich: Es sollte etwas aus der Vorkriegszeit sein. Nicht so etwas wie ein T-Ford. Er muss normal fahren, auch auf der Autobahn. Kein Rolls Royce oder Bentley, denn das ist mir zu hochnäsig und zu langweilig. Und bitte bezahlbar, denn ich habe kein unbegrenztes Budget. Über Google landete ich bei Job Classics, die einen Alvis

te blijven rijden en veel te sleutelen was er ook niet meer bij. Nog afgezien van het feit dat ik op den duur niet meer wist bij welke van de 2 ik nou bepaald onderhoud had gedaan. En dat is verrekte lastig!

De Alvis

Maar wat dan? Verkopen dan maar (tot groot verdriet van mijn gezin, want zij vonden 'm ook zo mooi). Maar dan moet er wél wat anders voor in de plaats komen. Sowieso Engels en iets om weer aan te kunnen sleutelen. En toen dacht ik: het moet iets vooroorlogs worden. Geen T-Ford achtig iets. Het moet wel gewoon rijden, ook op de snelweg. Geen Rolls Royce of Bentley, want dat is me teveel kak en te gezapig. En betaalbaar graag want ik heb geen onbeperkt budget.

Via Google kwam ik bij Job Classics terecht, die een Alvis Speed 25 SC Charlesworth Sports Saloon uit 1939 had staan, tegen een heel aanvaardbare prijs. Na er wat omheen gelopen te hebben, waarvan ik heel hebberig werd (mijn vrouw alleen totaal niet) en na een proefritje van een kwartier of zo wist ik het. Dit werd 'm. En zo geschiedde.

Een binnen de club welbekende auto: van de heer H. Schippers (die ik bij toeval ontmoette en die me nog een paar mooie foto's stuurde uit de tijd dat hij m had) en daarna van de heer T. Gatsonides geweest, die er de Wintertrial en een rit naar Moskou mee heeft gereden.

Ik haalde m een paar weken later op en ben er meteen mee gaan rijden. We zijn er bijvoorbeeld mee naar Zuid Limburg met vakantie geweest, zowaar reeds een rally'tje mee gereden (de Bergharen Classic) maar ook veel ritjes hier in de buurt. Hij voldoet aan al mijn verwachtingen. Ik kan er nog jaren mee vooruit om aan te sleutelen. En ik blijf me verbazen over de prachtige techniek en de bijzondere dingen deze auto heeft.

1939 en dan zó vooruitstrevend. Ik hoop er nog vele jaren lol van te hebben en ik ga 'm ook zeker vaker inzetten voor rally's, maar dan geen zware. En de meer dan 80 jaar gebruikssporen en deuken blijven! Zoals in de advertentie stond: *"mag eigenlijk niet worden gerestaureerd, maar moet 'dans son jus' genoten worden!"*

en dat gaat gebeuren. Ik ben sowieso geen poetser.

Ik hoop jullie snel te ontmoeten en duim dat er bij de AOCN ook leden zijn, die het net als ik leuk vinden om te sleutelen en er veel mee te rijden.

Speed 25 SC Charlesworth Sports Saloon von 1939 zu einem sehr akzeptablen Preis im Angebot hatten. Nach einer Besichtigung, der mich sehr gierig machte (nur meine Frau nicht), und nach einer Probefahrt von etwa 15 Minuten wusste ich es. Das war es. Und so geschah es.

Ein Auto, das im Club sehr bekannt ist: Es gehörte Herrn H. Schipper (den ich zufällig kennengelernt habe und der mir einige schöne Fotos aus der Zeit, als er es besaß, schickte) und dann Herrn T. Gatsonides, der es zum Wintertrial und nach Moskau fuhr.

Ein paar Wochen später holte ich das Auto ab und fuhr gleich einige schöne Touren. Wir sind damit zum Beispiel in den Urlaub nach Südlimburg gefahren, haben dort sogar bei einer kleinen Rallye mitgemacht (die Bergharen Classic), aber auch viele Fahrten hier in der Gegend. Es erfüllt alle meine Erwartungen. Daran kann ich noch jahrelang arbeiten. Und ich bin immer wieder erstaunt über die wunderbare Technik und die besonderen Eigenschaften dieses Autos. 1939 und dann so fortgeschritten. Ich hoffe, dass ich noch viele Jahre Spaß mit ihm haben werde, und ich werde ihn sicher noch öfters für Rallyes nutzen, aber nicht für schwere Touren. Und die mehr als 80 Jahre Abnutzung und Dellen werden bleiben! Wie es in der Anzeige heißt, "sollte nicht restauriert werden, sondern ,danssonjus' genossen werden", und das wird auch geschehen. Ich bin sowieso kein Polierer.

Ich hoffe, dass wir uns bald treffen und drücke die Daumen, dass es auch Mitglieder im AOCN gibt, die wie ich viel Spaß am Basteln und Fahren haben.





Simon van Oostveen

Hare Drive in West Brabant 2023

April 2023.

Al rijdende op de A4 richting Rotterdam verheugden Marijke en ik ons vast over wat Loes en Antoine voor ons in het vat hadden zitten. We weten inmiddels al jaren dat Loes er van houdt mensen te verwennen, dus de verwachtingen waren hoog gespannen.

Het weer was ons ook goed gestemd en de motoren van onze Alvissen snorden er lustig op los. André had nieuwe onderdelen in zijn aandrijfsysteem gemonteerd en reed in een stille Speed 20. Zo kon hij Riet weer horen als zij iets zei. Hij was tevreden over het resultaat.

Ons plan was door te rijden naar Bergen op Zoom, een mooie plaats waar wij niet eerder waren geweest. Op het marktplein lunchten wij in het zonnetje op een terras, waarna we een wandeling door de mooie stad maakten. Vooral rond de Markiezenhof ziet het er prachtig uit.

Aan het eind van de middag toerden wij naar Grenshotel de Jonckheer in Ossendrecht. Hier werden wij verwelkomd door Loes en Antoine op het terras in een heerlijk zonnetje. Langzaam druppelde iedereen binnen en werd er gezellig bij gepraat.

De volgende morgen na het ontbijt sloten zich nog enkele mensen aan en werden we met een routeboek op pad gestuurd. Over de mooie Brabantse wal reden wij via de buitenwijk van Bergen op Zoom naar het eiland Tholen. In het plaatsje Tholen dwaalden de Alvissen (en andere automobielen) enige tijd door de smalle straten, omdat wij het spoor bijster waren. Leuk om elkaar dan steeds zoekend tegen te komen. Door google maps kwamen we uiteindelijk toch weer op de goede route en reden wij via de mooie Oesterdam naar Rilland om onze weg op Zuid Beveland te vervolgen.

Dit in de lange rij heel uiteenlopende auto's. Een moderne Mercedes van Manfred en Christa, de leuke kleine Wolseley van Elly en Anton, de Triumph TR 5 van Rob en Heleen en de moderne Porsche van Jean en Ine. Daar tussendoor de trotse Alvissen waar we zo blij mee zijn.

Na enige tijd kwamen wij het stadje Yerseke binnen rijden, waar alles in het teken van de mosselen en



Während wir auf der A4 in Richtung Rotterdam fahren, freuten Marijke und ich uns schon auf das, was Loes und Antoine für uns auf Lager hatten. Wir wissen schon seit Jahren, dass Loes es liebt, Menschen zu verwöhnen, also waren unsere Erwartungen hoch.

Auch das Wetter meinte es gut mit uns, und die Motoren unserer Alvissen brummt munter vor sich hin. André hatte neue Teile in sein Antriebssystem eingebaut und fuhr einen leisen Speed 20, damit er Riet wieder hören konnte, wenn sie etwas sagte. Er war mit dem Ergebnis zufrieden. Unser Plan war, weiter nach Bergen op Zoom zu fahren, einem schönen Ort, in dem wir noch nicht gewesen waren. Auf dem Marktplatz aßen wir auf einer Terrasse im Sonnenschein zu Mittag und schlenderten anschließend durch die schöne Stadt. Besonders rund um den Markiezenhof sieht es wunderschön aus.

Am Ende des Nachmittags fahren wir zum Grenshotel de Jonckheer in Ossendrecht. Hier wurden wir von Loes und Antoine auf der Terrasse bei strahlendem Sonnenschein empfangen. Langsam trudelten alle ein und wir hatten ein nettes Gespräch.

Am nächsten Morgen, nach dem Frühstück, stießen noch ein paar Leute zu uns und wir wurden mit einem Routenbuch losgeschickt. Über die schöne Brabanter Landschaft fahren wir über den Stadtrand von Bergen op Zoom auf die Insel Tholen. In der Stadt Tholen irrten die Alvissen (und andere Autos) eine Zeit lang durch die engen Straßen, weil wir uns verfahren hatten. Schön, dass wir uns bei der Suche immer wieder über den Weg liefen. Dank Google Maps fanden wir schließlich wieder die richtige Route und fuhren über den schönen Oesterdam nach



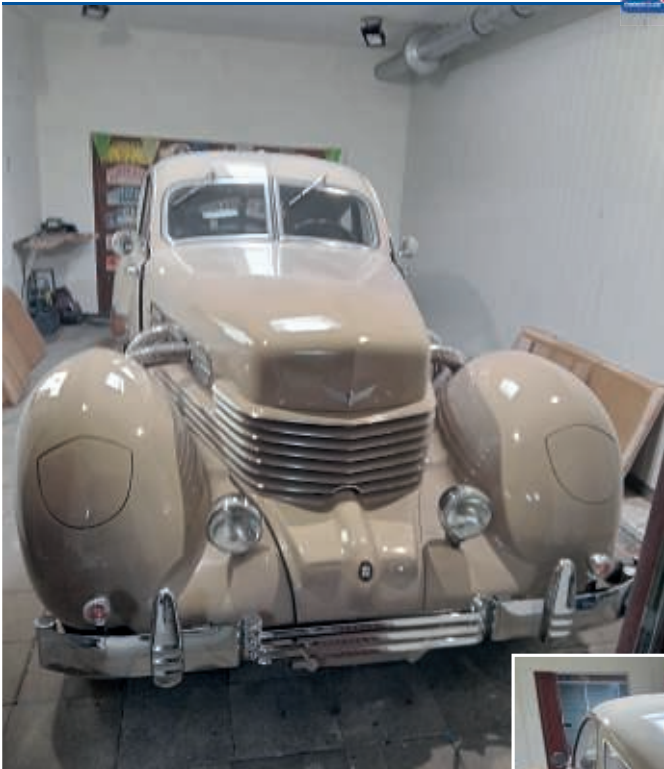


oesters staat. Hier bij de haven was een rondleiding door een gids georganiseerd en was na afloop hiervan een lunch klaar gezet in Brasserie de Sportvisser.

De dame van de rondleiding was buitengewoon bespraakt en heel enthousiast over het product mossel en oester. In een uur werden wij bijgepraat over de geschiedenis en de kweek van deze producten. Zij deed dit al 26 jaar vertelde zij en had de vorige dag een aanvaring gehad met een plaatselijke oesterbaron die haar van zijn terrein had gestuurd. Zij had er niet van geslapen en werd nog emo-

Rilland, um unseren Weg auf Zuid Beveland fortzusetzen. Dies in der langen Reihe von sehr unterschiedlichen Autos. Ein moderner Mercedes von Manfred und Christa, der nette kleine Wolseley von Elly und Anton, der Triumph TR 5 von Rob und Heleen und der moderne Porsche von Jean und Ine. Dazwischen die stolzen Alvis Autos mit denen wir so glücklich sind. Nach einiger Zeit fuhren wir in das kleine Städtchen Yerseke, das ganz im Zeichen von Muscheln und Austern steht. Hier am Hafen war eine Führung organisiert worden und danach gab es Mittag-





tioneel. De hork, vertelde zij, hij kent mij en weet dat ik hem en zijn handel al jaren promoot en je dan zo behandelen. Ja horken heb je overal dus ook in Yerseke.

De lunch daarna smaakte uitstekend maar dat verwachtte ik eigenlijk ook wel van Loes en Antoine. Die hadden vast voorgeproefd. De middagrit ging via Wemeldinge, waar wij bij een kennis langs gingen. Zij waren zeer verrast ons ineens voor de deur te zien staan. Hij heeft onlangs de restauratie van een chassis van een vooroorlogse Cord afgerond. Hij heeft er een zelf bedachte carrosserie opgebouwd. Zie de foto's.

Na ons bezoek toerden wij verder door Zuid Beveland over prachtige smalle en heel stille wegen om aan het eind van de middag weer op ons honk aan te komen. Daarna weer het bekende ritueel van jezelf opfrissen, een drankje drinken en weer van een vorstelijk diner genieten. Wij kwamen samen tot de conclusie dat het leven niet altijd even gemakkelijk is, maar wij slaan ons er wel dapper doorheen.



essen in der Brasserie de Sportvisser. Die Dame, die die Führung leitete, war äußerst eloquent und begeisterte sich für das Produkt Muschel und Auster.

In einer Stunde wurden wir über die Geschichte und den Anbau dieser Produkte informiert. Sie mache das schon seit 26 Jahren, sagte sie, und am Vortag habe sie einen Zusammenstoß mit einem örtlichen Austernbaron gehabt, der sie von seinem Grundstück verwiesen habe. Sie hatte nicht geschlafen und war immer noch aufgewühlt. Er kennt mich und weiß, dass ich seit Jahren für ihn und sein Handwerk geworben habe, und dann behandelt er dich so. Es gibt überall Blödmänner, auch in Yerseke.

Das Mittagessen danach schmeckte ausgezeichnet, aber das hatte ich auch von Loes und Antoine erwartet. Ich denke das Sie es schon vorher probiert haben!

Die Nachmittagsfahrt ging über Wemeldinge, wo wir eine Bekannte besuchten. Sie waren sehr überrascht, uns plötzlich vor der Tür zu sehen. Er hatte kürzlich die Restaurierung eines Fahrgestells eines Vorkriegs-Cord abgeschlossen. Er hat eine Karosserie nach eigenen Vorstellungen gebaut. Siehe Foto an anderer Stelle.

Nach unserem Besuch fuhren wir weiter durch Süd-Beveland auf schönen schmalen und sehr ruhigen Straßen, um am späten Nachmittag wieder an unserer Basis anzukommen.

Dann wieder das vertraute Ritual, sich zu erfrischen, einen Drink zu nehmen und ein weiteres königliches Abendessen zu genießen. Gemeinsam kamen wir zu dem Schluss, dass das Leben nicht immer einfach ist, aber wir stehen es tapfer durch.

Es würde wie immer Morgen, und nach dem Frühstück und vor dem Start überprüften die Männer natürlich wieder die Wasser- und Ölstände in der Morgensonne und liefen herum, um sich die Autos der anderen anzusehen. Ich machte Anton ein Kompliment zu seinem neuen Haarschnitt, der ihm sehr gut steht. Seine Haare stehen



Het werd zoals altijd weer morgen en na het ontbijt voor de start uiteraard weer de mannen die in het ochtendzonnetje de waterstand en het oliepeil controleren en naar elkaars auto's lopen te kijken. Ik complimenteerde Anton met zijn nieuwe kapsel dat hem goed staat. Zijn haar staat sinds enige tijd niet meer recht overeind, maar is er bij gaan liggen. Lijkt mij minder vermoeiend voor dat haar en geeft hem een wat minder streng uiterlijk.

Om tien uur precies startten wij de motoren en voerde een mooie rit ons door west Brabant en een klein stukje België. Toen wij langs Wouwse Plantage reden moest ik weer denken aan die criminelen die een container exploreerden waar zij mensen in konden martelen. Het is zo in tegenstelling tot die mooie en vriendelijke omgeving waar je door heen rijdt. Het correspondeert niet met elkaar.

Na deze korte overdenking komen we aan in Willemstad waar een nieuw lid, Piet van der Kamp uit Oude Tongen (lidnr. 2670) ons opwacht in zijn nieuwe aanwinst.



Loes en Antoine werden in het zonnentje gezet waarbij Loes van Leonoor Hulshof een fraaie collage kreeg.

Een prachtige vooroorlogse Alvis 12/60. Hij woont in de omgeving en wilde eens kennismaken met de club.

In restaurant de Rosmolen stond de afsluitende lunch op ons te wachten. Buitengewoon lekker. Loes en Antoine het was een fantastisch georganiseerd weekend en wij hebben genoten van elkaar, het eten en de mooie ritten. Daarna volgde het afscheid en ging ieder zijn weegs. Met Riet en André namen wij thuis nog een afscheidsdrankje en zat het gezellige weekend er weer op.



schon seit einiger Zeit nicht mehr gerade, aber haben sich hingelegt! Das scheint mir weniger anstrengend für die Haare zu sein und gibt ihm ein etwas weniger strenges Aussehen.

Um Punkt zehn Uhr starteten wir unsere Autos und fuhren durch West-Brabant und ein Stück Belgien. Als wir an der Wouwse Plantage vorbeifuhren, musste ich wieder an die Verbrecher denken, die dort einen Container hatten, in dem sie Menschen foltern konnten. So etwas gehört nicht zu dieser schönen und freundlichen Umgebung, durch die man fährt. Es passt nicht zueinander.

Nach dieser kurzen Überlegung kommen wir in Willemstad an, wo uns ein neues Mitglied, Piet van der Kamp uit Oude Tongen (Mitglied nr. 2670), in seiner Neuerwerbung erwartet. Ein schöner Alvis 12/60 aus der Vorkriegszeit. Er wohnt in der Gegend und wollte den Club kennenlernen. Im Restaurant de Rosmolen wartete das Abschlussessen auf uns. Außergewöhnlich lecker.

Loes und Antoine, es war ein fantastisch organisiertes Wochenende, und wir haben genossen von das Essen und die schönen Fahrten. Dann verabschiedeten wir uns und gingen getrennte Wege. Zusammen mit Riet und André haben wir zu Hause noch einen Abschiedstrunk genommen und das schöne Wochenende war wieder vorbei.





Franz Otto

Uit de werkplaats



Aus der Werkstatt

Revisie van ZF versnellingsbak

Deel 2

In een van de laatste Triangels meldde ik dat ik de versnellingsbak van mijn TE 21 ter revisie bij ZF heb aangeboden. In afwachting van de terugkomst van de versnellingsbak heb ik wat werkzaamheden aan de motor verricht, en daarbij onder andere de achterste oliekeerring van de krukas vervangen.

Alvis was tijdens de productie al zeer vooruitstrevend. Terwijl andere Engelse autofabrikanten, zoals Jaguar en Triumph, een retourworm in combinatie met een afdichtingskoord, gebruikten, monteerde Alvis al een moderne oliekeerring (1). Om de oliekeerring te vervangen moest de koppeling, het vliegwiel en het achterste motordeksel worden verwijderd (2). Door 6 schroeven los te draaien is daarna het vervangen van de keerring vrij eenvoudig.

Nu ik al zoveel had losgeschroefd, leek het me een goed idee om ook het carter te demonteren en van een nieuwe afdichting te voorzien. De bekende Duitse arts en cabarettier Eckhart von Hirschhausen zei ooit tijdens een voorstelling dat het enige wat voor mensen op leeftijd echt belangrijk is: boven helder en onder dicht te zijn! Bij een Alvis is het waarschijnlijk beter andersom: dicht

Überholung ZF Getriebe

Teil 2

In einem der letzten Triangel berichtete ich davon, das 5 Gang Getriebe meines TE 21 zu ZF zur Überholung gegeben zu haben. Die Wartezeit bis ich es zurückerhalten habe, nutzte ich, um einige Arbeiten am Motor durchzuführen. So wechselte ich den Simmering an der hinteren Seite der Kurbelwelle.

Alvis war seinerzeit schon sehr fortschrittlich. Während andere englische Autobauer, wie Jaguar oder Triumph, noch auf eine Rücklaufschncke in Verbindung mit einer Dichtungskordel operierten, baute Alvis schon einen modernen Simmering ein. Zum Wechsel des Simmerings müssen die Kupplung, die Schwungscheibe und der hintere Motordeckel ausgebaut werden. Der Wechsel ist dann recht einfach über das Lösen der 6 Schrauben.

Nachdem ich schon so viel weg geschraubt hatte, hielt ich es für eine gute Idee, auch die Ölwanne abzuschrauben und neu abzudichten. Der in Deutschland bekannte Arzt und Kabarettist Eckhart von Hirschhausen sagte mal bei einem Vortrag, im Alter kommt es für uns Menschen nur auf eines richtig an: oben klar und unten dicht zu sein. Bei einem Alvis ist es wohl umgekehrt besser: oben dicht - der Simmering - und unten klar - das Ölpumpensieb.

Oliekeerring vliegwielzijde krukas.
Simmering am Ende der Kurbelwelle.

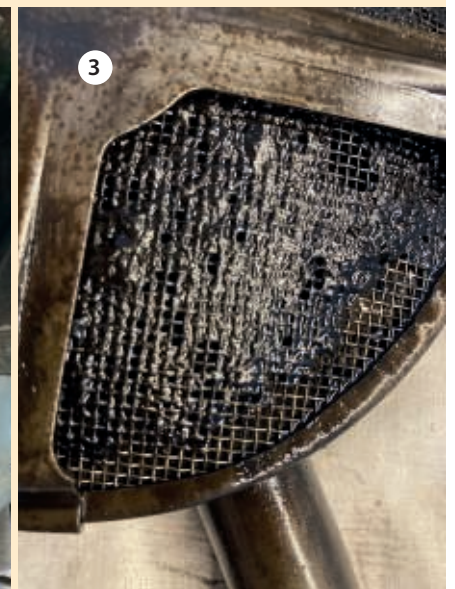


Achterzijde motor na verwijderen afdekplaat met keerring.

Rückseite des Motors nach Abschrauben des hinteren Motordeckels, der den Simmering enthält.



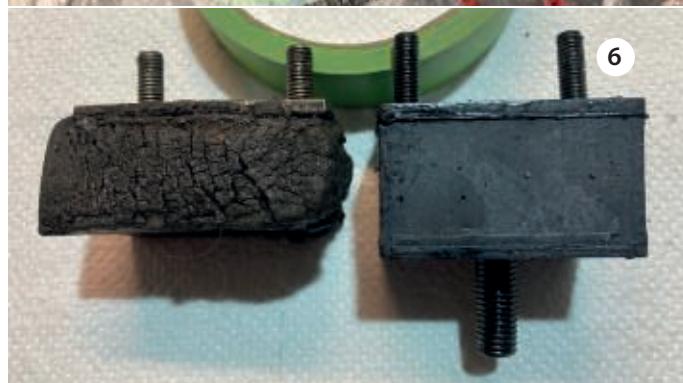
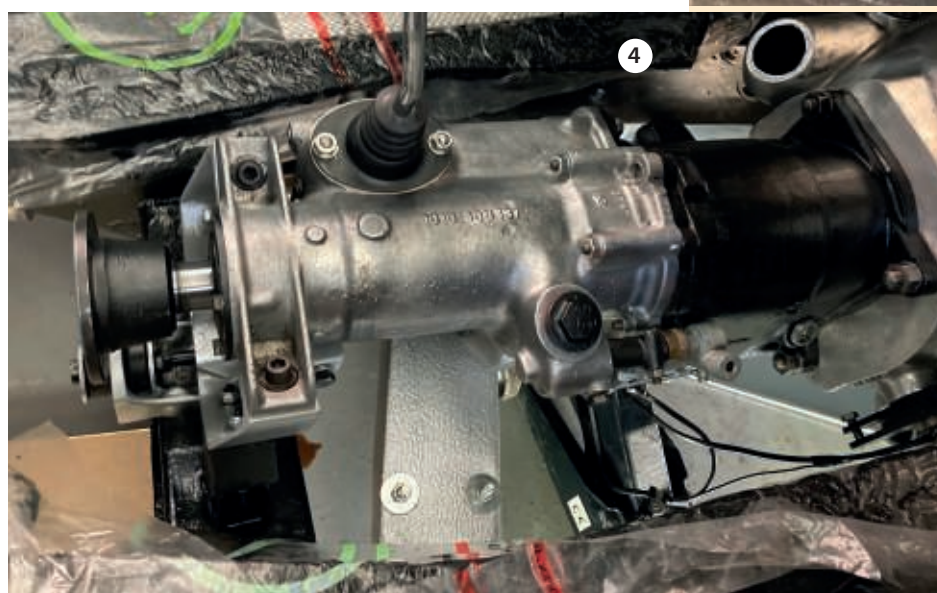
Zeef van de oliepomp.
Ansaugsieb Ölpumpe.



aan de bovenkant - de oliekeerring - en vrij (helder) aan de onderkant - het oliepompzeefje. Na verwijdering van het carter ontdekte ik een grote hoeveelheid olieslib en een oliepompzeef die volledig verstopt was met olieslib. Ik heb de olie de laatste 20 jaar regelmatig ververs en heb een goede oliedruk, maar dit zag er echt niet goed uit (3).

Het carter wordt zonder pakking gemonteerd! Ik heb voor het afdichten vloeibare pakking gebruikt en dat dient zeer zorgvuldig te gebeuren. Na het plaatsen van het vlieg wiel en de koppeling kon ook de gereviseerde versnellingsbak weer worden gemonteerd.

De gereviseerde versnellingsbak ziet er weer als nieuw uit en is een lust voor het oog. De montage, inclusief een nieuw druklager is probleemloos verlopen (4).



*Oude en nieuwe versnellingsbaksteunrubbers.
Getriebehaltergummi alt und neu.*

Met nieuwe rubbers voor de achterste versnellingsbaksteun kon ook de nodige afstand tot het chassis worden hersteld. Bij de achterste versnellingsbaksteun was duidelijk te zien dat deze het chassis had geraakt (5). Duidelijk is te zien dat de rubbers sterk verouderd zijn (6).

De gereviseerde versnellingsbak schakelt weer prima, lekt niet meer, wordt ook niet meer zo heet als voorheen en... de eerste versnelling is weer zonder probleem te gebruiken.

*Sporen aan versnellingsbaksteun van aanslag door te oude rubbers.
Spuren am Getriebehalter vom Aufschlagen durch zu alte Getriebehaltergummis.*

*Versnellingsbak na montage.
Getriebe nach dem Einbau.*

Nach Abnahme der Ölwanne entdeckte ich nämlich eine große Menge Ölschlamm und ein völlig mit Ölschlamm zugesetztes Ölpumpensieb. Seit 20 Jahren mache ich regelmäßig Ölwechsel, habe einen guten Öldruck, aber das sah wirklich nicht gut aus (3).

Das Abdichten der Ölwanne mit Dichtungsmittel erfordert viel Sorgfalt, da die Ölwanne ohne gesonderte Dichtung eingebaut wird. Nach dem Zusammenbau und dem Anschrauben von Schwungscheibe und Kupplung war dann alles bereit, um das überholte Getriebe wieder einzubauen.

Das neue Getriebe ist in der Tat eine Augenweide. Blitzblank und schön anzusehen. Der Einbau mit einem neuen Kupplungsdrucklager war auch kein Problem (4).

Mit neuen Getriebelagergummis hinten konnte auch der notwendige Abstand zum Rahmen wieder hergestellt werden. Am hinteren Getriebehalter waren nämlich deutliche Spuren davon zu sehen, dass das Getriebe an der Halteplatte über dem Rahmen aufgeschlagen ist (5). Den Gummis sieht man auch das lange Autoleben deutlich an (6).

Das neue Getriebe schaltet sich prima. Insbesondere der erste Gang ist nicht mehr so störrig. Dazu wird es nicht mehr so heiß, und ist absolut dicht.

(Kampeer)reis door Namibië

Deel 1

In de Triangel nr.131 vraagt de redactie om kopij ook al heeft die niet rechtstreeks te maken met Alvis. Toen ik dit las, dacht ik direct aan onze laatste kampeerreis door Namibië. Dat is al een aantal jaren geleden, maar nog steeds een reis om nooit te vergeten. Bovendien is de Land Rover een beetje familie van de Alvis.

Op het vliegveld van de hoofdstad Windhoek werden wij opgehaald door onze gids Vincent met zijn assistent Himba (tevens lid van de Himba stam) met een in Namibië opgebouwde verlengde Defender. Deze auto was voorzien van extra dieseltank en een flinke watertank en nog vele andere voorzieningen. Dit is nodig omdat we een route zouden rijden door een vrijwel onbewoond gebied en over slechte wegen.

Wij begonnen met een bezoek aan “De Spar”-supermarkt in Omaruru om proviand in te slaan voor tenminste 4 dagen (foto 1). In de Defender was ook een koel/vrieskastje met aparte accu. Wij hadden voldoende water en andere dranken bij ons om in geval van nood het een tijdje vol te houden. De tenten e.d. lagen op het dak. Omdat we het zuiden van Namibië al eerder bezochten ging de reis nu in noordelijk richting. Na de eerste 200 km kregen we een lekke band. Helaas zat de high-lift die op de voorbumper zit, vast geroest en was niet bruikbaar. Daarom niet getreurd er was ook een potkrik aan boord, helaas was die te hoog om onder de achteras te zetten dus werd er maar een gat in de weg gemaakt waar door de krik onder de as kon (foto 2). Vervelend



1



(Camping)Reise durch Namibia.

Teil 1

In der Triangle Nr. 131 bittet die Redaktion um Texte, auch wenn sie nicht direkt mit Alvis zu tun haben. Als ich das las, musste ich sofort an unsere letzte Campingreise durch Namibia denken. Das ist zwar schon einige Jahre her, aber es ist immer noch ein unvergesslicher Ausflug. Außerdem ist der Land Rover in gewisser Weise mit dem Alvis verwandt.

Am Flughafen der Hauptstadt Windhoek wurden wir von unserem Reiseleiter Vincent und seinem Assistenten Himba (ebenfalls ein Angehöriger des Himba-Stammes) mit einem in Namibia gebauten, verlängerten Defender abgeholt. Dieser Wagen war mit einem zusätzlichen Dieseltank, einem großen Wassertank und vielen anderen Extras ausgestattet. Das ist notwendig, weil wir



2

eine Strecke durch ein fast unbewohntes Gebiet und auf schlechten Straßen fahren würden.

Wir begannen mit einem Besuch im “Spar”-Supermarkt in Omaruru, um uns mit Vorräten für mindestens 4 Tage einzudecken (Foto 1). Der Defender verfügte auch über einen Kühl-/Gefrierschrank mit separater Batterie.

Wir hatten genug Wasser und andere Getränke dabei, um im Notfall eine Weile durchzuhalten. Die Zelte usw. befanden sich auf dem Dach.

Da wir zuvor den Süden Namibias besucht hatten, ging die Reise nun in Richtung Norden. Nach 200 km hatten wir eine Reifenpanne. Leider war der an der vorderen Stoßstange befestigte High-Lift festgerostet und unbrauchbar. Der Wagenheber war zu hoch, um ihn unter die Hinterachse zu schieben, also wurde ein Loch in die

idee dat we nu nog maar 1 reservewiel hadden, hopelijk konden we de band ergens laten plakken.

We gingen verder naar Uis en Brandberg waar we ons kamp opzetten bij de Ugabriver. Hier gingen wij op zoek naar de woestijnolifanten die we inderdaad vonden na een zware rit door de droge rivierbedding van de Ugabriver. De banden moesten we hiervoor half leeg laten lopen, en de lage gearing met sperddifferentieel inschakelen. Door de zware opbouw en alle extra voorzieningen heeft de Land Rover het in dit terrein wel zwaar. De olifanten ook, het is ongelooflijk dat die in dit landschap water kunnen vinden.

In het kamp konden we ons met de bush shower wat opfrissen en bij het kampvuur nog wat restjes van de vorige dag opeten. Het werd snel koud, dus om 9 u lagen we al knus in onze tent. De reis ging verder naar de skeletoncoast langs deze kust van de Atlantische oceaan liggen honderden scheepswrakken weg te roesten er zijn hier veel zeelui omgekomen. Als ze al aan land kwamen stierven ze wel van honger en dorst in dit dorre woestijn landschap (foto 3). Vincent had vooraf geïnformeerd of er in het noordelijkste stuk van het toegankelijke deel van de kust voldoende diesel in voorraad was omdat we van daaruit geen tankstations meer op de route zouden vinden.



Wij arriveerden bij tankstation Meile 108 via o.a Cape Cross waar duizenden zeerobben op het strand lagen, met jakhalzen op jacht naar de baby's. Het schijnt dat ook de hyena's zich hieraan tegoed komen doen.

Er was voldoende diesel, maar bij aankomst bleek dat de pomp niet werkte, de accu van het aggregaat was leeg. Ja in Afrika kan het wel even duren voor dat probleem is opgelost. Wij westerlingen hebben geen geduld dus heeft Vincent de accu van onze koel/vriescombinatie er uit gehaald en daarmee kon de pomp van het station weer gestart worden. Hiermee konden wij nog 2 andere auto's helpen. Wij overnachten in Terrace Bay in een bungalow naast het bescheiden optrekje van de president van Namibië die hier wel eens komt vissen.

Van hieruit moesten wij een stukje terug want de rest van

Straße gegraben, damit der Wagenheber unter die Achse geschoben werden konnte (Foto 2). Ärgerlich, dass wir jetzt nur noch 1 Ersatzrad hatten, hoffentlich konnten wir den Reifen irgendwo reparieren lassen.

Wir fuhren weiter nach Uis und Brandberg, wo wir am Ugabriver unser Lager aufschlugen und uns auf die Suche nach den Wüstenelefanten machten, die wir nach einer anstrengenden Fahrt durch das trockene Flussbett des Ugabriver tatsächlich fanden. Dazu mussten wir die Reifen halb entlüften und den niedrigen Gang mit Sperrdifferenzial einlegen. Mit der schweren Karosserie und den vielen Extras hat es der Land Rover in diesem Terrain nicht leicht.

Im Camp konnten wir uns mit der Buschdusche erfrischen und am Lagerfeuer die Reste vom Vortag essen. Es wurde schnell kalt, so dass wir es uns um 9 Uhr in unserem Zelt gemütlich gemacht haben. Die Reise ging weiter zur Skeletoncoast an der Atlantikküste, wo Hunderte von Schiffswracks vor sich hin rosten; viele Seeleute sind hier gestorben. Wenn sie überhaupt gelandet sind, sind sie in dieser trockenen Wüstenlandschaft verhungert und verdurstet (Foto 3). Vincent hatte sich im Voraus erkundigt, ob im nördlichsten Teil des zugänglichen Küstenabschnitts

genügend Diesel vorrätig war, da wir auf der Strecke von dort aus keine Tankstellen finden würden. Über Cape Cross erreichten wir unter anderem die Tankstelle Meile 108, unterwegs haben wir Tausende von Robben am Strand gesehen und Schakale die Jagd auf die Jungen machten. Anscheinend kommen auch Hyänen, um sich an den Jungen zu sättigen. Es gab reichlich Diesel, aber bei der Ankunft stellten wir fest, dass die Pumpe nicht funktionierte, die Batterie des Generators war leer. Ja, in Afrika kann es eine Weile dauern, dieses Problem zu lösen. Wir Westeuropäer haben keine Geduld, also nahm Vincent die Batterie unseres Kühlschranks heraus und damit konnte die Pumpe der Station wieder in Gang gesetzt werden. Damit konnten wir auch 2 anderen Autos helfen. Wir übernachteten in Terrace Bay in einem Bungalow neben dem bescheidenen Haus des Präsidenten von Namibia, der manchmal zum Fischen hier herkommt.

Von hier aus mussten wir ein Stück zurückfahren, da der Rest der Küste bis nach Angola nicht zugänglich ist.

Wir besichtigten hier einige Schiffswracks, darunter die Winston und Picnic on the Beach. Vincent wollte auch eine Fahrt durch die Dünen machen, leider blieb der Landrover hier bald stecken und wir mussten auf unserer eigenen Spur rückwärtsfahren. Am nächsten Tag führte uns die Route durch die Uniabriver-Schlucht. Hier unternahmen wir eine einstündige Wanderung durch eine bizarre, beeindruckende Landschaft. Dann weiter nach Palmwag. Nach einem Picknick fuhren wir weiter zum Etendeka-Mountain Camp tief in der Wildnis. Die letzten 18 km waren auf einem Pfad mit Felsbrocken und tiefen Rinnen eine Tortur für das Auto. (Foto 4) Vincent kannte Dennis, den Besitzer von Etendeka, und durfte diese Strecke selbst

de kust tot aan Angola is niet toegankelijk. Wij zijn hier bij enkele scheepswrakken gaan kijken o.a. de Winston en Picknick op het strand. Ook wilde Vincent nog een tocht door de duinen maken, helaas liep de Land Rover hier al gauw vast en moesten wij achteruit rijdend in ons eigen spoor terug.

De volgende dag voerde de route ons door de canyon van de Uniabriver. Hier maakten we een wandeling van een uur door een bizar indrukwekkend landschap. Daarna verder naar Palmwag. Na een picknick verder naar Etendeka Mountaincamp diep in de wildernis. De laatste 18 km ging over een pad met rotsblokken en diepe geulen een beproeving voor de auto (foto 4). Vincent kende Dennis de eigenaar van Etendeka en mocht met onze Land Rover dit stuk zelf rijden. De andere gasten werden door Dennis opgehaald, zij moesten hun auto bij de hoofdweg achterlaten op een bewaakte parkeerplaats bij een tankstation.

Onderweg zag ik een wrak van een oude vrachtwagen. Ik begrijp nog steeds niet hoe die daar ooit gekomen is. Ik ben hier even uitgestapt om te kijken wat voor een merk dat was (foto 4a), maar werd al snel teruggeroepen want ik had niet in de gaten dat er vrijwel geruisloos een aantal olifanten aan kwam lopen (foto 5).

Na ruim 2 uur hobbelen kwamen we bij Dennis zijn camp. Hij heeft hier 8 mooie tenten met prima sanitair. Dan geniet je toch wel van een lekkere bush shower. We kregen hier een heerlijk 4 gangen diner met lekkere wijn.

De andere gasten kwamen uit de UK en waren good company. We bleven hier 2 dagen en maakten wandelingen met Benny de ranger die ons eindeloos kon vertellen over

mit unserem Land Rover fahren. Die anderen Gäste wurden von Dennis abgeholt und mussten ihr Auto in der Nähe der Hauptstraße auf einem bewachten Parkplatz an einer Tankstelle abstellen. Auf dem Weg dorthin sah ich ein Wrack eines alten Lastwagens. Ich verstehe immer noch nicht, wie der Laster dahin kommen konnte.

Ich stieg kurz aus, um zu sehen, um welche Marke es sich handelte (Foto 4a), wurde aber bald zurückgerufen, da ich nicht bemerkte, dass sich eine Reihe von Elefanten fast lautlos näherte (Foto 5). Nach mehr als 2 Stunden Humpeln kamen wir bei Dennis' Lager an. Er hat hier 8 schöne Zelte mit ausgezeichneten sanitären Einrichtungen. Hier genossen wir wieder eine schöne Buschdusche.

Wir hatten ein köstliches 4-Gänge-Menü mit gutem Wein. Die anderen Gäste kamen aus dem Vereinigten König-



alle dieren en planten vogels enz. Na de lunch zaten we tot 4 uur heerlijk op het terrasje voor de tent.

Daarna een game drive met de Land Rover van het camp, we zagen veel wilde Olifanten, springbokken, Kudu's, Giraffen, de prachtige Oryx antilopen die je in Namibie vaak tegenkomt mede omdat ze heel weinig water nodig hebben (foto 6). Leeuwen hebben we niet gezien maar die zullen we later in Etosha nog heel vaak tegenkomen.

De volgende dagteruggehobbeld naar Palmwag om inkopen te doen en de band laten plakken. Brood kochten we bij een Herero vrouw. De vrouwen van deze stam lopen in klederdracht die nog uit de Duitse koloniale tijd stamt.

reich und waren eine gute Gesellschaft. Wir blieben hier für 2 Tage und machten Spaziergänge mit Benny, dem Ranger, der uns unendlich viel über all die Tiere und Pflanzen, Vögel usw. erzählen konnte. Nach dem Mittagessen saßen wir bis 4 Uhr auf der kleinen Terrasse vor dem Zelt. Danach machten wir eine Pirschfahrt mit dem Land Rover des Camps und sahen eine Menge Wildtiere, Elefanten, Springböcke, Kudas, Giraffen und die schönen Oryx-Antilopen, die man in Namibia oft sieht, weil sie sehr wenig Wasser brauchen (Foto 6). Wir haben keine Löwen gesehen, aber wir werden die später in Etosha oft sehen. Am nächsten Tag humpelten wir zurück nach



Hierin is zoals men zegt meer dan 25 meter stof verwerkt (foto 7). Na de lunch door naar Sesfontein, het is nu meer dan 40 graden, de auto heeft geen airco.....! Dus wel even volhouden.. Via Sesfontein nam Vincent de alternatieve weg naar Puros deze mag alleen met 4x4 auto's bereden worden, ongeveer 80km, waar we 4,5 uur over deden. Na het eerste uur klonk er een angstaanjagend lawaai onder de auto, na controle blijkt een rubber bus van een van de 4 schokbrekers volledig weg te zijn (foto 8), vandaar het ijzer op ijzer geratel. Dit onderdeel had Vincent niet in zijn onderdelenkist. Dus langzaam doorrijden tot hij plotseling stopte bij een paar bomen. Vervolgens begon hij met een mes lange slierten boomschors af te snijden. Die wikkelde hij om het draadeind waar de schokbreker op vastgezet wordt (foto 9). Onder het rijden wordt dit materiaal stevig in elkaar gedrukt en is het meeste lawaai weg. Onderweg hebben we dit nog een paar keer herhaald en heeft tot het eind van onze vakantie gewerkt.

25 km voor Puros stond er een Nissan 4x4 langs de weg met de motorkap open en 2 jongelui ervoor bezig met een



camping gasstel. Het bleken Nederlanders te zijn die het dringend advies om deze weg niet te kiezen in de wind hadden geslagen. Zij zaten hier al een dag en er was nog niemand langs gekomen. Zij hadden maar voor 1 dag eten en drinken mee, erg dom. De accu van de Nissan was helemaal leeg. Wij konden ze helpen met wederom de accu van onze koel/vriestkist. Zij konden achter ons aanrijden naar Puros waar zij het verhuurbedrijf konden bellen en de accu opladen. Het was inmiddels al bijna donker en wij snakten naar een koud biertje. De thaise kip die Himba en Vincent maakten smaakte heerlijk.

wordt vervolgd



Palmwag, um einzukaufen und unsere Reifen reparieren zu lassen. Wir haben bei einer Herero-Frau Brot gekauft. Die Frauen dieses Stammes laufen in Trachten, die noch aus der deutschen Kolonialzeit stammen. Diese enthält, wie man sagt, mehr als 25 Meter Stoff (Foto 7). Nach dem Mittagessen fuhren wir weiter nach Sesfontein, es ist jetzt mehr als 40 Grad, und das Auto hat keine Klimaanlage.....! Also durchhalten. Über Sesfontein nahm Vincent die alternative Straße nach Puros, etwa 80 km die nur von 4x4-Fahrzeugen befahren werden kann. Dafür haben wir 4,5 Stunden gebraucht. Nach der ersten Stunde ertönte ein beängstigendes Geräusch unter dem Auto, nach Kontrolle war eine Gummibuchse eines der vier Stoßdämpfer komplett weg (Foto 8), daher das Eisen-auf-Eisen-Klappern. Vincent hatte dieses Teil nicht in seiner Ersatzteilkiste. So fuhr er langsam weiter, bis er plötzlich an einigen Bäumen anhielt. Dann begann er, mit einem Messer lange Stränge aus der Baumrinde zu schneiden. Diese wickelte er um die Gewindestange, die an dem Stoßdämpfer befestigt ist (Foto 9). Beim Fahren wird dieses Material fest zusammengedrückt, und die meisten Geräusche sind verschwunden. Unterwegs wiederholten wir dies noch ein paar Mal und es funktionierte bis zum Ende unseres Urlaubs.

25 km vor Puros stand ein Nissan 4x4 am Straßenrand mit offener Motorhaube und 2 jungen Leuten davor, die mit einem Campingkocher beschäftigt waren. Es stellte sich heraus, dass es sich um Niederländer handelte, die den dringenden Ratschlag, diese Straße nicht zu wählen, ignoriert hatten. Sie waren seit einem Tag hier und niemand war bisher vorbeigekommen. Sie hatten nur Essen und Trinken für einen Tag mitgebracht, sehr dumm. Die Batterie des Nissan war völlig leer. Wir konnten ihnen wieder mit der Batterie unseres Kühl-/Gefrierschranks helfen.

Sie konnten hinter uns her zu Puros fahren, wo sie den Autovermieter anrufen konnten und die Batterie aufladen. Inzwischen war es fast dunkel und wir sehnten uns nach einem kalten Bier. Das thailändische Huhn, das Himba und Vincent zubereitet hatten, schmeckte köstlich.

Fortsetzung folgt

Waar bleef de Alvis Healey?

door Paul Heijmans

In begin 80-ger jaren was ik lid van de Nederlandse Alvis Owner Club en trotse eigenaar van een Alvis TD 21 MK2 Drophead.

De toenmalige voorzitter Henk van der Weiden had lucht gekregen van de verkoop van een collectie Alvisen in Engeland. Deze waren van een voor de club onbekende verzamelaar die zo snel mogelijk zijn collectie van 4 Alvisen met diverse interessante onderdelen wilde verkopen. Hij wilde Engeland zo snel mogelijk verlaten en wilde zijn collectie van 4 Alvisen met diverse interessante onderdelen te gelde maken. Er vormde zich een groepje geïnteresseerden die gezamenlijk de collectie wilden overnemen. Zij reisden direct af naar Engeland.

De collectie bestond uit :

- een Alvis TB 21 Sport Tourer uit 1952, waarvan er maar 31 gebouwd zijn
- een Alvis 4.3 l vierdeurs Drophead special body (unieke body uit 1937)
- een Alvis TE 21 (de laatste uit de naoorlogse serie)
- een Alvis Healey uit 1951, waarvan er maar 25 gebouwd zijn.

Maar het liep anders. De eigenaar had de 4 Alvisen naar een handelaar laten vervoeren, die bij het zien van de auto's ook nog graag aan de deal wilde verdienen. De overeengekomen prijzen werden door de handelaar opgedreven door allerlei extra's te berekenen.

Deze onbetrouwbare figuur zag ons liever gaan dan komen. De eigenaar zou het met de handelaar verder afhandelen maar u raadt het al, die hebben we voor de afhandeling niet meer terug gezien.

Na terugkomst in Nederland werd wederom contact met de handelaar en de eigenaar gezocht en na de nodige druk te hebben uitgeoefend werd uiteindelijk toch met een levering akkoord gegaan. Na vooruitbetaling zouden

uiteindelijk maar 3 van de 4 Alvisen op transport worden gezet en de zeldzame 4.3 drophead hield de handelaar of eigenaar bewust achter. En dat was nou net de auto waar mijn voorkeur naar uitging en mijn interesse had.

De Alvisen werden verdeeld onder de drie nog resterende gegadigden. Daarbij waren de TB 21 en de Alvis Healey wel heel bijzonder, met hun eigenzinnige vormgeving. Dat gold zeker voor de Alvis Healey waar ook nog eens een blower bij hoorde. Maar ja, je moet van de vormgeving van beiden wel houden!

De TB 21 ging naar Paul van der Velde die samen met zijn broer Martin binnen de Alvis Owner Club echte liefhebbers zijn. Paul bezit de TB 21, waarvan er nog steeds maar één in Nederland is, nog steeds.

De TE 21 werd eigendom van de toenmalige voorzitter Henk van der Weiden en de Alvis Healey ging naar de Alvis liefhebber bij uitstek Rob van Hoof. Hij en Wim Kersten, waar hij inmiddels Garage Trias voor oldtimers mee was gestart, hadden vooralsnog geen idee hoe bijzonder de auto was. Ze wilden eigenlijk een cabrio-klusauto. Pas toen de blower, die was achtergehouden, werd afgeleverd kwamen ze er achter hoe uniek de Healey was.



Alvis Healey zoals die in 1984 werd aangetroffen in Engeland. Op de foto links Henk van der Weiden met de verkoper bij de Alvis Healey.



De Alvis Healey in de staat zoals die werd afgeleverd.



Rob van Hoof zag er uiteindelijk vanaf omdat er veel aan moest gebeuren. Deze unieke Alvis Healey werd in 1988 eigendom van Wim Kersten. Deze heeft haar nog steeds in bezit. Nog steeds ook met het Engelse oorspronkelijke kenteken KWD 948! Hij heeft er over geschreven in het Healey blad, 12de jaargang nr 5, ook alweer zo'n 37 jaar geleden. De restauratie was inderdaad omvangrijk en werd steeds terzijde geschoven wegens drukke restauratiewerkzaamheden aan klassiekers van klanten. Nu na al die jaren nadert de restauratie van deze klassieker met een bijzondere geschiedenis zijn voltooiing naar het zich laat aanzien.

De Alvis Healey was naast de TB 21 een echte zeldzaamheid waarvan er nog maar een paar bestaan. Het verhaal gaat dat er met de bijbehorende blower zelfs op Le Mans

zou zijn geracet. Zeker is dat deze Alvis Healey als fabrieksprototype ook gepronkt heeft op de Londense motorshow in 1951.

De body van de Alvis Healey werd gebouwd door A.P. Panelcraft. Die van de Alvis TB 21 door A.P. Metalcraft (klein naamsverschil).

In totaal zijn er tussen 1951 en 1952 van de Alvis Healey zo'n 25 gebouwd, waarvan mogelijk niet meer dan de helft nog bestaat. En hoewel het gezaghebbende autoblad "The Motor" haar omschreef als een "car quite unusual with an exhilarating character" was de auto verre van een succes en te duur. Ook de introductie van de Jaguar XK 120 zorgde er mede voor dat de vraag sterk afnam.

Maar uiteindelijk kwam ook dus ook deze Alvis Healey goed terecht en bij een echte liefhebber.



Start van de restauratie; nogal een uitdaging!



Wim Kersten achter het stuur van de zo goed als gerestaureerde Alvis Healey. Hij rijdt in 2015 met deze Alvis Healey zonder motorkap zijn dochter naar haar huwelijk.



The last of the Warwick-built models, the Alvis-engined 'Sports convertible', bore a close resemblance to the prototype shape of the Healey '100'

Aanvulling:

De Alvis Healey werd in oktober 1952 geïntroduceerd en was eigenlijk veel meer Healey dan Alvis. Het chassis was het bekende G-type Healey chassis dat Donald Healey vlak na de oorlog zelf ontworpen had. Hierop werd een door Panelcraft in Birmingham gefabriceerde carrosserie gemonteerd die afgewerkt werd in de Healey Fabriek te Warwick. De krachtbron was de Alvis 6 cilinder 3 liter lijnmotor, goed voor 106 BMP bij 4200 RPM.

Het artikel kwam tot stand met medewerking van Marianne van Hoof. Wim Kersten is ernstig ziek. Hopelijk maakt hij de afbouw van deze unieke auto nog mee.





door Paul van der Velde

Museo Automovilístico y de la Moda

Automobielmuseum Malaga

Aan de zuid-Spaanse kust had ik al eens Malaga bezocht en gehoord van het bestaan van een automobielmuseum, maar het zou niet de moeite waard zijn hoorde ik. Toen ik er weer was toch even de website opgezocht en ik werd toch wel heel nieuwsgierig.

Wat ben ik blij dat ik toch ben gaan kijken. Het werd een heel bijzonder bezoek en ik was aangenaam verrast door hetgeen ik te zien kreeg!

Het museum werd geopend in 2010 en is gehuisvest in de Tabacalera, een vroegere tabaksfabriek, gebouwd in 1927 en een prachtig gebouw om te zien. Een beetje uit het centrum maar met de bus (lijn 7, uitstappen halte Tabacalera) goed te bereiken.

Wat ik te zien kreeg was boven verwachting! De expositie toont een pracht aan top-automobielen in combinatie met het mooiste van de mode uit de jaren van de getoonde automobielen. Die combinatie geeft een extra dimensie aan de expositie. In de te volgen route wordt men door de tijd geleid, om te beginnen in de Belle Époque met een Dion-Bouton uit 1903, verder door periodes zoals de Golden Twenties, de Art-Deco 30'er jaren en zo verder tot in de zeventiger jaren. Je ziet hier vooral de duurste en meest exclusieve modellen uit die periodes, allen tot in top-conditie gerestaureerd. De expositie is ruim opgezet zodat de pracht en het elan van de automobielen goed tot zijn recht komt. Dit alles gelardeerd met de getoonde mode van het hoogste niveau en van top-ontwerpers maakt het heel bijzonder.



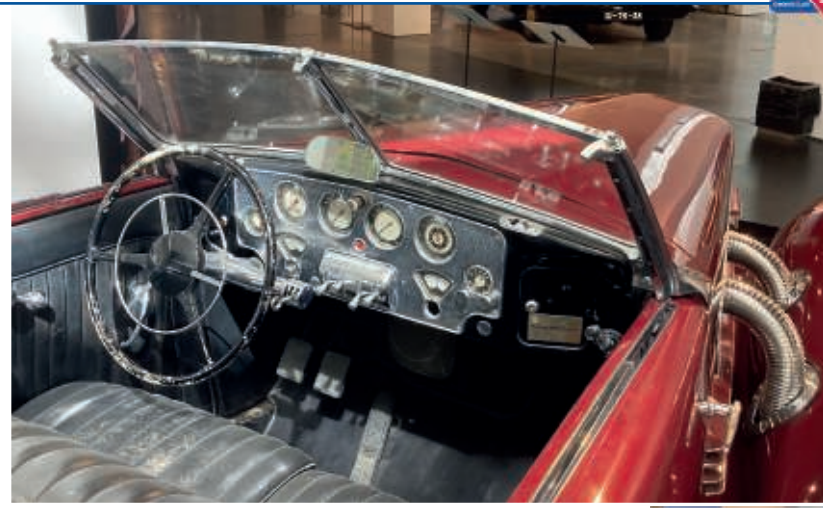
Ik bewonderde een Rolls-Royce Phantom III uit 1936 en deed daar blijkbaar langer over dan de gemiddelde bezoeker want er kwam een man naar mij toe, die mij wees op wat er in het interieur geëxposeerd was, namelijk een collectie juwelen en parfums uit die jaren 30. Wij raakten in gesprek en ik bleek te praten met directeur en eigenaar João Magalhães. Zijn ouders waren Portugees, zijn vader had een textielbedrijf en in de veertiger jaren al grote interesse en expertise met automobielen, terwijl zijn moeder (volgens hem één van de meest elegante

Bij de entree een bijzonder kunst object, een Jaguar XK 120 coupe in filigrain metaal!





De Mercedes 540 K 'Kompressor' 1936. Eén van de duurste auto's voor de 2e wereldoorlog. 419 werden er met de hand gemaakt.



vrouwen van de Portugese society) Chanel No 5 parfum gebruikte en mode van top-ontwerpers droeg. Vandaar ook zijn liefde en het ontstaan van de verzameling mode van topklasse. Het textielbedrijf van zijn vader groeide en zo ook de verzameling automobielen, totdat de catastrofe toesloeg met de Portugese revolutie in 1974, waarbij leiders van grote bedrijven werden aangeklaagd en de collectie uiteenviel en grotendeels verkocht. Men wist een aantal auto's 's nachts over de grens naar Spanje te smokkelen. Toen de situatie weer was genormaliseerd werd de verzameling weer opgebouwd.



Avontuur en passie

Na de dood van zijn vader besloot hij te investeren in het verbeteren van de collectie. Dit met het motto we doen iets bijzonders of we doen niets, omdat alles al een keer gezien is. Vandaar de opzet met het combineren van de twee collecties. Uit alle hoeken van de wereld werden bijzondere automobielen gezocht en gevonden, velen uit de vroegere collectie van zijn vader of soortgelijke modellen daarvan. Veel waren in de meest vreselijke conditie of incompleet, maar alles werd tot in topconditie gerestaureerd.



Het resultaat is een fantastische collectie die het bezoeken meer dan waard is.

Helaas is het voortbestaan van het museum een moeizaam gebeuren. Het is een privé museum en hij klaagde dat hij altijd aan het werk is, te weinig personeel kan aanhouden en met zijn privé museum geen steun krijgt van het stadsbestuur. De entreprijzen van musea zijn in de zuidelijke landen lager dan in Noord-Europa. Het zou een groot verlies zijn voor Malaga als het museum verdwijnt.



De heer João Magalhães bij een Maserati A6, voorheen eigendom van een Italiaanse prins. Daarbij een creatie van Yves Saint Laurent.



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 BIJEDEN, 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

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

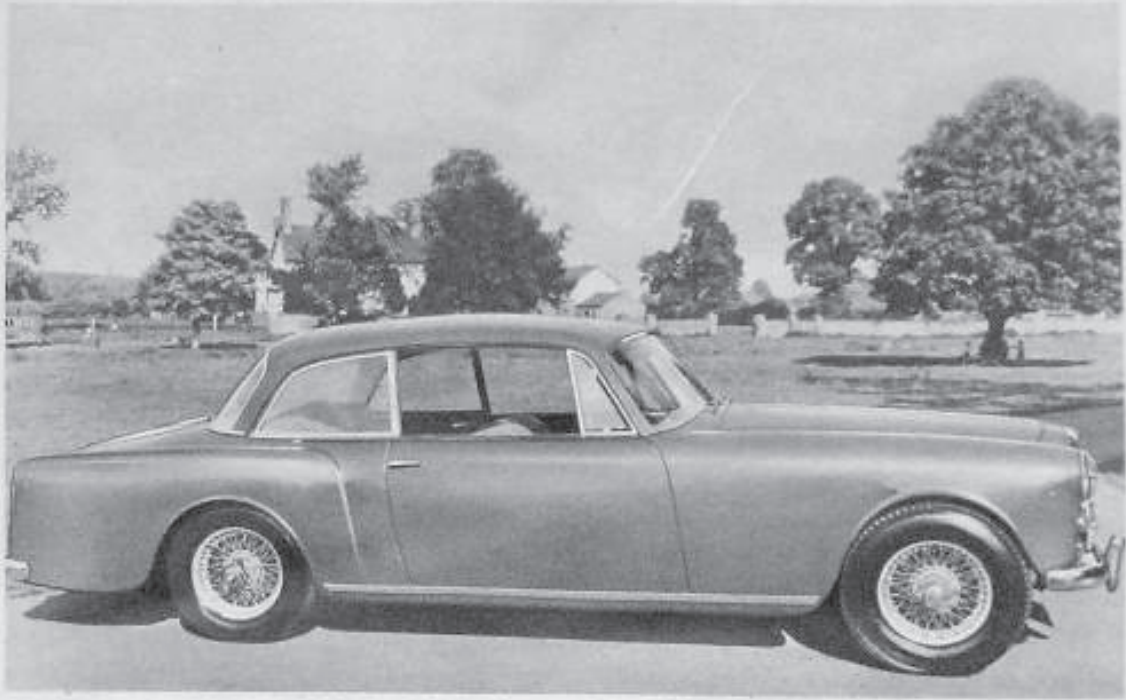
Alvis TC21 Mulliner Saloon 1954 – Anton Brouwers – (2509)

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

COACHWORK BY PARK WARD

Styled by Graber



**THREE LITRE SALOON AND
DROPHHEAD COUPE**

Fitted with Lockheed Disc Brakes
as standard; Borg Warner Automatic
Transmission available as an extra.



Sole London Distributors: **BROOKLANDS OF BOND STREET** Tel: **MAYfair 8351**



Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl