

# TRIANGEL

*Power with beauty,*

*Speed with grace*



april 2014 **96**

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND



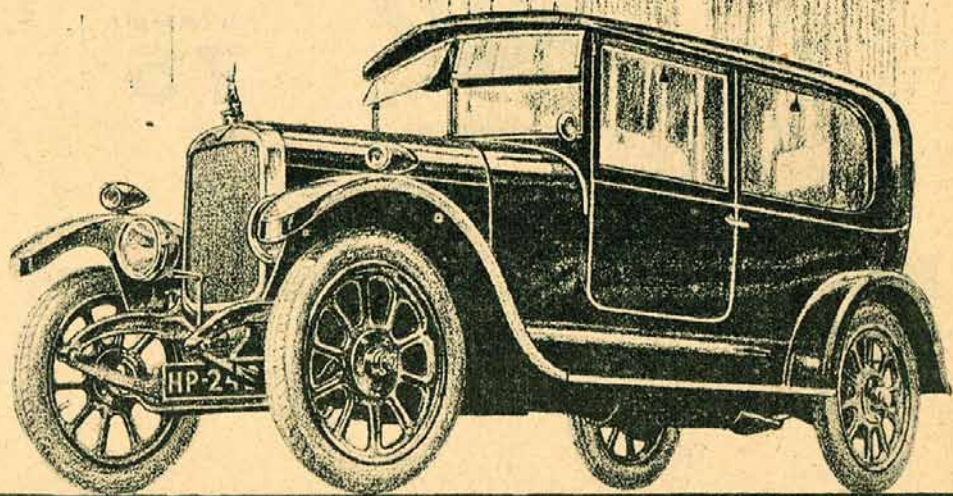
# If you miss the

# ALVIS

BRITISH  
& BEST

## You miss the MASTERPIECE OF THE SHOW

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



# STAND 23

ALVIS CAR &  
ENGINEERING Co. LTD.  
COVENTRY

H.P.



## Colofon

Website: [www.alvisocn.com](http://www.alvisocn.com)

### Voorzitter:

A.C. Brouwers  
Oostende 28  
5702 NP Helmond  
tel.: 0492-552902  
[voorzitter@alvisocn.com](mailto:voorzitter@alvisocn.com)

### Secretaris:

A. Hillebrand  
Brouwersgracht 33  
1015 GB Amsterdam  
tel.: 020-6241692  
[secretaris@alvisocn.com](mailto:secretaris@alvisocn.com)

### Penningmeester:

J.M. ten Bos  
Prinses Marielaan 18  
2242 CL Wassenaar  
tel.: 070-3557928  
AOCN bankrekeningnr.:  
ten name van AOCN,  
Den Haag, Nederland.  
IBAN: NL32ABNA0514076704  
BIC: ABNANL2A

### Evenementencommissaris

A.C. Brouwers  
tel.: 0492-552902  
[evenement@alvisocn.com](mailto:evenement@alvisocn.com)

### Registersecretaris

H. van der Meijden  
Schubertlaan 5  
3723 LM Bilthoven  
tel.: 030-2283593  
[register@alvisocn.com](mailto:register@alvisocn.com)

### Redactie:

Hans Noordhoek  
Schutsestraat 4  
4841 EE Prinsenbeek  
tel.: 076-541 36 77  
[redactie@alvisocn.com](mailto:redactie@alvisocn.com)

### Aanleveren van kopij en foto's:

Per e-mail sturen naar:  
[redactie@alvisocn.com](mailto:redactie@alvisocn.com)  
Tekst in Word (.doc of .docx).  
Achter elkaar doortypen, harde returns  
alleen bij nieuwe alinea.  
Foto's: selectie maken met bijbehorend  
foto-onderschrift.  
Bewaar als .jpg file, grootte 300 dpi,  
(± 1600 pixels hoog of breed).  
Bij veel of grote foto's:  
Via [www.wetransfer.com](http://www.wetransfer.com) sturen naar:  
[redactie@alvisocn.com](mailto:redactie@alvisocn.com)  
en naar [paulvdvelde@artiv.nl](mailto:paulvdvelde@artiv.nl)

### Ontwerp en lay-out:

Paul van der Velde

### Druk: RDS, Odijk

### Inleveren kopij en foto's voor de volgende Triangel no. 97

Uiterlijk 6 juli 2014

### Bij de voorplaat:

TA 21 Saloon van Hans van Hulst.

### Bij de middenplaat:

Speed 25 Special van Ron van Riemsdijk  
in stoffige omstandigheden tijdens de  
Moroccan Challenge.  
Zie "Mag ik mij even voorstellen"

# Inhoud

*Chairman's Column*

*Ledenberichten*

*Evenementenkalender*

*Van de redactie*

*Familieberichten*

*Ledenvergadering AOCN 2014*

*Hans Noordhoek*

*Mag ik mij even voorstellen ...*

*Ron van Riemsdijk*

*Het register*

*Hans van der Meijden*

*The Pennock Connection*

*door Coen van der Weiden*

*Help, mijn man heeft een Alvis!*

*door Frederike van Tongeren*

*Modderballet*

*door Herman Schipper*

*Alvis TF 21,  
olie in de toerenteller?*

*Hans van der Meijden*

*Remproblemen*

*Hans Noordhoek*

*FEHAC nieuws*

*Alvis is Hot!*



## Chairman's Column



### Weer 'up and running ...'

Het AOCN jaar is weer van start gegaan met de Algemene Ledenvergadering.

In een gepaste omgeving, het Healey Museum, heeft de kern van de AOCN zich weer verzameld voor de eerste bijeenkomst van 2014.

Tijdens een geanimeerde vergadering worden weer (door en voor) onze leden voorstellen gelanceerd om ook 2014 een aantrekkelijk Alvis jaar te maken.

2013 was niet het meest glorie volle jaar voor de Nederlandse klassieker.

De overheid kampt met een financierings-tekort en vond het daarom nodig de MRB vrijstelling eerst van toepassing te laten zijn op voertuigen van 40 jaar en ouder. Nu hebben wij als Alvisten geen last van deze maatregel, de jongste Alvis is inmiddels al 47 jaar, maar toch..., wij zijn niet meer zo zeker van onze status als rijdend erfgoed als in het verleden.

Meestal is voor de vergadering al bekend wie wat en waar zal organiseren, dit jaar was dat anders. Er was nog geen organisator voor de Hare Drive en Fire Flight! Gelukkig zijn er dan deelnemers aan de vergadering die zich spontaan aanmelden om een evenement te organiseren. Onze deelname aan British Cars and & Lifestyle heeft schijnbaar een goede indruk achter gelaten bij de beursorganisator (kan eigenlijk ook niet

anders wanneer je al meerdere malen in de prijzen bent gevallen) want hij heeft nadrukkelijk verzocht om ook dit jaar weer deel te nemen. Een echte stand was dit jaar niet mogelijk, maar de enthousiaste Hans van T. wilde toch proberen om, met 1 of 2 auto's, het merk op deze beurs (buiten mededinging) te promoten, maar helaas bleek dit niet te realiseren.

Gelukkig werd de vergadering dit jaar ook weer verrijkt door de aanwezigheid van onze vrouwen/partners, ze zorgen toch vaak voor dat extra stukje inbreng en sfeer waar wij, benzinesnuffelaars en olieknoeiers niet aan denken.

Het voortbestaan van de Triangel is weer verzekerd door de komst van een nieuwe redacteur en onze leden hebben beloofd om hem dit jaar te overstelpen met artikelen voor de Triangel...!

Dit is mijn 16e column, enkele titels van eerdere columns: Chairmans Column, Ritten, Deelnemers en auto's, Betaal jij je contributie elk jaar op tijd, 2010, Het besturen van een Alvis(club), Alvis-Vakantie-Dromen, Oude auto's en ouder wordende leden, 30 jaar Alvis Owner Club Nederland, Tijd, Terugblik op een bewogen jaar, Is de winter voorbij?, Zomer 2013, Winterslaap. De titel van de Column moet van dien



aard zijn dat jullie direct en met gretigheid mijn gewrocht verslinden! Dat de vlag de lading niet dekt en de inhoud misschien tegen valt moet ik voor lief nemen, soms zit er een boodschap in die voor een reactie zorgt.

Op de website, onder leden info zijn Triangles (vanaf nummer 85) in PDF formaat te vinden. Voor de reislustigen onder ons is het een manier om ook

tijdens hun reizen op de hoogte te blijven van het wel en wee van onze club.

Ik hoop jullie spoedig weer te ontmoeten, wie weet in april tijdens de Hare Drive. En wat het schrijven betreft, ik blijf het proberen!

Tot ziens, jullie voorzitter,

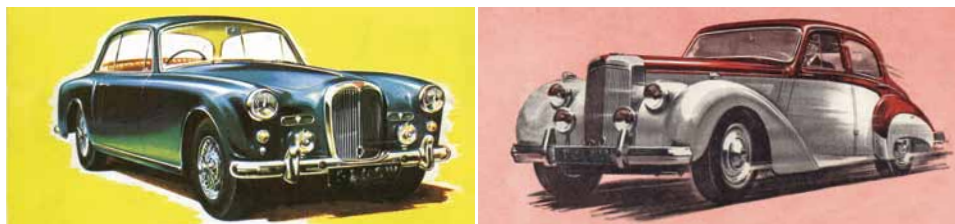
Anton Brouwers



## Ledenberichten

Tot onze club is als nieuw lid toetreden Roel Masmeijer met een TA14 saloon. Wij hopen spoedig tijdens een evenement met hem kennis te maken.

Ons heeft het droeve bericht bereikt dat Malcolm Davey, Vice Chairman van de AOC, op 9 maart is overleden. Velen van ons die met regelmaat in Engeland clubevenementen bezochten zullen zich deze steunpilaar van de Engelse club herinneren.



# Evenementenkalender



Hier vindt u de evenementen zoals gepland voor het jaar 2014. Noteer deze data in uw agenda zodat er niets mis kan gaan met uw planning en wij op een grote opkomst kunnen rekenen!

Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
<b>AOC evenementen:</b>		
<u>Hare Drive</u>	(12) 13 april	Jan Maarten ten Bos & André Hillebrand
<u>Fire Flight Weekend</u>	24 - 25 mei	Roel Bijl & Teun van der Velde
<u>Eagle Rally</u>	(12) 13 juli	Hans en Frederike van Tongeren
<u>Crossing Borders 7</u>	31 juli - 4 augustus	Vaals - Drielandpunt Manfred Fleischmann en Anton Brouwers
<u>Indian Run</u>	26) 27 -28 september	IJsselmeer - Jacqueline Pascoe
<u>High Tea</u>	23 november	Healey Museum
<b>AOC evenementen:</b>		
<u>International Alvis Weekend</u>	29 - 31 augustus	Abingdon on Thames
<b>Overige evenementen:</b>		
<u>Techno Classica</u>	(26)-27-28-29-30 april	Essen (Duitsland)
<u>Great British Zandvoort</u>	4 mei	Zandvoort
<u>30e Nationale Oldtimerdag Lelystad</u>	15 juni	Lelystad
<u>Concours D`Elegance het Loo</u>	21 -22 juni	Apeldoorn
<u>British Classic Car Park "Best of British"</u>	31 augustus	Boxtel
<u>DVSCC Zandvoort Vintage Revival</u>	27/28 september	Zandvoort





## Van de redactie

Mijn eerste editorial als uw nieuwe redacteur is misschien wat lang geworden, maar het lijkt me goed om mijn kijk op de Triangel wat uit te leggen. Volgende Triangel zal er dus meer plaats zijn voor artikelen of foto's.

Van af deze plaats wil ik nogmaals mijn voorganger Herman Schipper bedanken voor het prima werk dat hij als redacteur al die jaren heeft geleverd. Vanaf 2008 heeft hij er 6 jaar voor gezorgd, dat wij met grote regelmaat een mooie Triangel kregen toegestuurd. Als je bedenkt dat we de Triangel als het bindmiddel van de club zien, dan heeft Herman aan die binding een uitstekende bijdrage geleverd.

De mooie reisverslagen van verre reizen, die Herman regelmatig ook zelf maakte, zullen we misschien moeten missen. Ik maak dat soort reizen niet en kan er dus ook niet over schrijven. Gelukkig hebben Herman en des gevraagd ook Tom Gatsonides toegezegd mij in mijn rol als redacteur te ondersteunen met reisverslagen van hun verre reizen. Mocht u ook een verslag willen schrijven van een verre reis, dan zal ik dat zeker opnemen.

Ik ben de afgelopen weken al druk bezig geweest met Triangel 96. Het eindproduct zit U nu te lezen. Ik hoop, dat het jullie is opgevallen, dat de voorpagina er anders uitziet. Paul vond het een goed idee om deze pagina wat op te frissen en ik kan me zeer goed vinden in het eindresultaat. Er straalt al iets in door van een andere aanpak, het gevolg van een andere redacteur. Nog steeds zullen er veel foto's geplaatst worden niet alleen van auto's maar ook van de deelnemers aan de

evenementen. We zijn ten slotte een club van mensen met een gemeenschappelijke hobby: de Alvis.

Het liefst zie ik dat die zelfde mensen ook het blad vullen met hun artikelen. Ik ben namelijk niet zo'n makkelijke schrijver als Herman en als ik kopij te kort kom, dan zou het blad wel eens dunner kunnen worden. Gelukkig heb ik samen met het bestuur al wat ideeën besproken om nog meer clubleden te betrekken bij het schrijven.

Om het opsturen van al die artikelen te vergemakkelijken is er zelfs een speciaal e-mail adres geopend, te weten: [redactie@alvisocn.com](mailto:redactie@alvisocn.com)

In de evenementenagenda, die elders in dit blad staat, kunt U lezen, dat er veel te gebeuren staat in 2014.

Per evenement zal ik zeker een verslaggever zoeken om hierover te schrijven. De bijbehorende foto's zullen vaak door Paul van der Velde gemaakt worden, maar aarzel niet om ook uw eigen beelden, niet gecompriëerd, aan mij op te sturen. Met Wetransfer heb ik inmiddels goede ervaringen op gedaan en het is gratis.

U vindt het onder [www.wetransfer.com](http://www.wetransfer.com) Ik heb het idee om een rubriek op te nemen, waarin één van onze partners haar beleving van de hobby omschrijft onder de titel "Help mijn man heeft een Alvis". Frederike van Tongeren heeft zich aangemeld voor deze Triangel en er zijn al meer "vrijwilligers" gevonden. Bij een club, die al zo lang bestaat en waarvan de jongste auto ten minste 47 jaar oud is, mag een rubriek "Goud van Oud" mijns inziens niet ontbreken.

Zelf heb ik alle Triangels vanaf nummer 1 en daaruit zijn interessante artikelen te halen. Ook zijn er nog vele originele brochures en artikelen bij de diverse clubleden aanwezig. Die zijn zeker de moeite waard om op te nemen.

Een korte weergave van het Fehac-nieuws, mits voor ons interessant, zal door Hans van Tongeren verzorgd gaan worden.


Tenslotte wil ik proberen ook elke Triangel te voorzien van een artikel met een


technische inslag. Ik zal er goed op letten, dat het voor vele leden, ook de niet technische, interessant blijft om te lezen. Mocht mijn editorial aanleiding zijn om te reageren, aarzel niet en gebruik het bovenstaande e-mailadres. Liefst voor een artikel, maar ook een mening over mijn aanpak stel ik zeer op prijs. Het blad moet van ons en voor ons blijven.

Hans Noordhoek

## Familieberichten

Tot onze grote vreugde kunnen wij de volgende toekomstige leden van de AOCN verwelkomen:

 *Lydia Vos en Lex Böcker hebben een mooie dochter gekregen, Elisabeth Julia.*

 *Marianne van Hoof is oma geworden van haar eerste kleinzoon en naamdrager van Rob, Samuel Ype Rob van Hoof. Marianne meldt dat Rob dit geweldig gevonden zou hebben.*

 *Christa en Manfred Fleischmann zijn opa en oma geworden van hun kleinzoon Oscar.*

Allemaal van harte gefeliciteerd, en we wachten 18 jaar op hun lidmaatschap.



# Ledenvergadering AOCN 2014



*De ALV van 2014 heeft zich mogen verheugen in een mooie opkomst van 23 leden, een aantal met hun partner waardoor we met een totaal van 35 personen bij de vergadering aanwezig waren. 19 leden hebben een bericht van verhindering gestuurd.*

Het bestuur heeft voor dit jaar de oude traditie weer opgepakt van de combinatie ALV en museumbezoek. Hiervoor is contact opgenomen met het Healey museum. Uiteindelijk heeft dit geleid tot de keuze voor deze locatie.

Donald Healey heeft op diverse chassis auto's gebouwd, de meest bekende natuurlijk de Austin Healey, maar ook de Nash Healey, Jensen Healey en de Alvis Healey (TB21 motor en versnellingsbak) is van hem afkomstig. Helaas is hier (nog) geen exemplaar van in het museum



aanwezig. De brochure van deze Alvis is wel in het archief van dit museum terug te vinden. In ieder geval is de locatie geheel in stijl voor een ALV van de AOCN.

Na de ontvangst met koffie en appeltaart werd iedereen naar de voor ons ingerichte entreesol ruimte gedirigeerd voor de aanvang van de ALV.

Onze voorzitter Anton Brouwers heeft deze vergadering weer op professionele wijze geleid, de vooraf binnengekomen vragen tijdens de betreffende punten behandeld, en de agenda volledig af kunnen handelen. Bij de diverse vragen is er levendig gediscussieerd en kreeg



*Rechtsboven: Jan Maarten onthult met trots de plannen voor de Hare Drive.*

*Daaronder v.l.n.r.: Herman ontvangt de bekende oorkonde als scheidend redacteur, Hans Noordhoek presenteert zich als onze nieuwe, Coen doet verslag als Overseas Representative.*

*Hieronder: Dave ging met de pechprijs strijken.*





- Alle evenementen voor 2014 hebben een organisator
- De high tea wordt dit jaar georganiseerd in het Healey Museum
- Herman is uitgebreid bedankt voor zijn werk als redacteur. De Triangel heeft een nieuwe redacteur, zie zijn editorial voor meer nieuws
- Het ledenbestand is ook in 2013 relatief gelijk gebleven,

iedereen onder de goede leiding van Anton de ruimte om zijn mening te geven. De sfeer in de vergadering was hierdoor erg plezierig en deze kon zonder wan-klanken worden afgerond.

Na de vergadering stond de lunch gereed, en was er gelegenheid om onder de leiding van Hans van de Kerkhof het museum uitgebreid te aanschouwen. Spontaan trad er ook groepsvorming op bij de bezoekers. De vrouwen zochten elkaar op om wat bij te praten en de mannen zochten elkaar op bij de diverse auto's om daar diepgaand over te discussiëren.

Bij de tentoongestelde exemplaren kon je vaak het binnenwerk bekijken en dan zag je toch veel bekende onderdelen en constructie details. Het zal dus wel een Brits product zijn. Een zekere stijl kan je dit merk toch niet ontzeggen.

Een paar punten uit de vergadering:

- Het jaarverslag over 2013 en de notulen van deze vergadering zullen dit jaar per mail aan alle leden verstuurd worden.
- De kas en het banksaldo zijn in orde bevonden en de contributie blijft ongewijzigd.
- Het bestuur blijft in functie.

op dit moment telt de club 77 leden.

Na afloop van de vergadering hebben we nog geluncht en verder van gedachten gewisseld met elkaar, over elkaar en over de auto's. Het was een gezellige en goede bijeenkomst.

Hans Noordhoek



## Mag ik mij even voorstellen?



Mijn naam is Ron van Riemsdijk, geboren in Rotterdam tussen de bruggen in 1950. Getrouwd met Joke sinds 40 jaar en we hebben 3 kinderen en 2 kleinkinderen.

Mijn professionele leven heb ik als fabrikant van vliegtuigcontainers doorgebracht en het bedrijf wordt sinds een aantal jaren door één van de zonen geleid.

Mijn vader was van huis uit vliegtuigplaatwerker bij Koolhoven vliegtuigen en heeft na de oorlog een carrosseriebedrijf opgericht .

Spraakmakend waren de Coopers en verlengde taxi's die gebouwd werden in de 50 er jaren.

Daarna werd het een meer algemeen constructiebedrijf wat ik eind 70 er jaren naar een luchtvaartonderneming heb omgebouwd.

De link met auto's en reizen is nu logischer, ik probeer die zwakheden te combineren dus ga regelmatig, vaak met dochter Sanne, met een auto op reis. Inmiddels hebben we alle continenten bereiden, vaak met de Defender maar sinds kort ook met de Alvis in Marokko. Wij wonen zomers langere tijd in Frankrijk en 's winters in de Hoeksche Waard.



Ik hoop rust gevonden te hebben met de Alvis, hiervoor heb erg lang met een XK 140 gereden maar was toe aan een echte vooroorlogse auto om mee te trekken.

Dit is de 2 e Alvis die ik met Bas Jansen heb gebouwd, ik heb in de Speed 25 voldoende ruimte om comfortabel te zitten en voldoende bagageruimte. De kleur is light chrome yellow, een echte vooroorlogse kleur waar je van moet houden.

Maar ja , ik heb geleerd dat de slogan van Alvis " Proud to be different " immer gerespecteerd moet worden en daar voldoen we erg graag aan.

Ik hoop een ieder op een evenement te mogen ontmoeten.

Met een vriendelijke groet

Ron van Riemsdijk



## Het Register

Inmiddels is het al weer bijna 2 jaar geleden dat ik het register heb bijgewerkt ter gelegenheid van het lustrum.

Op dit moment ben ik weer bezig om de vele mutaties die sindsdien zijn binnengekomen te verwerken. Ik realiseer me hierbij dat er maar een beperkt aantal leden zijn die een gedrukt exemplaar van het laatste register hebben, nl. diegenen die bij het lustrum in 2012 aanwezig waren. Ik zelf gebruik het regelmatig als naslagwerk en zou het niet graag missen.

Ik kan me voorstellen dat het er een flink aantal leden zijn die ook graag inzage zouden willen hebben in het register. Helaas is het drukken een kostbare zaak (meer dan ca. € 50,- per stuk in kleine oplagen) en het lijkt me niet waarschijnlijk dat er voor deze prijs veel liefhebbers voor zijn. De oplossing zou kunnen zijn om op de website een fotoserie met alle in het register ingeschreven auto's te publiceren op volgorde van bouwjaar,

zonder verdere bijzonderheden ( Mogelijk met lidmaatschapsnummer).

Deze fotoserie kan steeds actueel zijn en naast het gewone register bestaan. Inzage voor leden met wachtwoord.

Verder hoorde ik in de "wandelingen" dat er wat commotie is ontstaan over vermeende onjuistheden in het register. Er zouden twee auto's met hetzelfde chassisnummer voorkomen.

Ik heb dit gecontroleerd, maar dit niet kunnen vaststellen. Wel ontdekte ik dat er 2 dezelfde oude Engelse kentekens voor verschillende auto's voorkomen.

In dit verband wil ik er nog wel op wijzen dat het bestuur ten aanzien van eventuele onjuistheden op geen enkele wijze verantwoordelijkheid kan accepteren.

Dit is ook in het voorwoord van het gedrukte register duidelijk vermeld. De door de leden ingeleverde gegevens zijn ongewijzigd en voor hun eigen verantwoordelijkheid opgenomen.

Hans van der Meijden  
Registersecretaris

## The Pennock Connection

Door: Coen van der Weiden

Via het Alvisarchive ([www.Alvisarchive.com](http://www.Alvisarchive.com)) en het archief van Dave Culshaw (Registrar van de Engelse Alvis Owner Club) zijn na jaren en tot mijn vreugde wat goede foto's boven water gekomen van de enige echte Alvis TA 14 met een in Nederland bij Pennock uit Den Haag gebouwde body...  
Er is in het verleden reeds veel over gezegd en geschreven, voor de wat oudere leden zie ook Triangel 29 & 30.



Ik denk tevens dat de ex-van Ginkel TA 14, nu in handen van ons lid Eline Smulders, door Martin in T30 voldoende beargumenteed is waarom dit geen Charlesworth body kan zijn.

Het car-record dat ik vanuit Engeland (via Red Triangle) over deze Alvis TA 14 heb, gaat hierbij:

Chassis No	Engine No	Body	Colour	Engine	Ck/Case Part No	Clutch	Gear Box	Rear Axle	Ratio	Front Axle
20532	20532	Not fitted		1000	C.2170	1001	1002	1004	4.875/1	1018
Frame	Steering	Springs	Part No (Rear)	Pedals	Brake Cons	Radiator	Bonnet	Petrol Tank	Silencer	
1006	1008	1007	N.18217'D'	1009	1010	1011		1013	1014	
Wheels	Accessories	Electrical	Body No	Keys No	Body Manuf	Trim	Body Type	Notes 1		
1015	1016	1017						Supplied as per Advice Note		
Advice Note No	Advice Note Date	Date Completed	Date Delivered	Delivered To		Notes 2				
55406-7-8	21/08/1946	14/08/1946	21/08/1946	S.I.N.C.A. Ltd., 19 Rue de la Chancellerie, Brussels, Belgium.						

Kijken we naar de twee chassisnummers, dan liggen die wel erg ver uit elkaar. 20532 (een van de eerste uit 1946) en de nu bekende echte Pennock 23494 (een van de laatste uit 1950).

Vreemd genoeg staan ze beiden in het AOC TA 14 Register te boek als Pennock, maar dat is te verklaren uit het feit dat voormalig eigenaar A.J.M van Ginkel (5345NL) "vermoedde" dat





We dienen te bedenken dat de TA 14 qua aantallen de meeste geproduceerde Alvis is (ruim 3.200) waarvan er een kleine 1.000 als chassis-only geleverd zijn. Hiervan vonden een paar honderd hun weg naar het buitenland en deze export was weer goed voor de Engelse deviezen. In de na-oorlogse jaren was er

het bij zijn 20532 om een Pennock ging en hij de Alvis als zodanig opgegeven heeft bij de Engelse club toen hij zich inschreef als lid. Het car-record laat echter zien dat dit TA 14 chassis-only geleverd is aan de Belgische Alvis Importeur S.I.N.C.A. Ltd. te Brussel. Het is dus waarschijnlijker dat deze in België van een carrosserie is voorzien, en dus geen Pennock is.



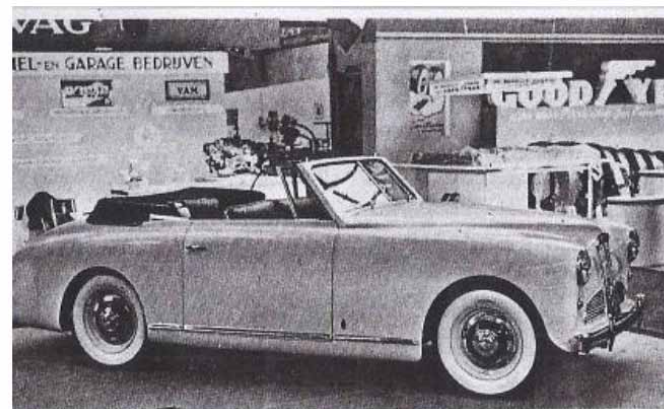
Hierboven in zwart/wit de enige echte Pennock. Toen nog in de handen van de heer Schipper.

Daaronder de "vermoedde" TA 14 Pennock. Hoogst waarschijnlijk heeft deze een Belgische carrosserie.



veel behoefte aan gemotoriseerd vervoer en er was weinig geld. Er waren nog veel bedrijven die een carrosserie konden bouwen naar wens van klanten met een beperkt budget en de vele unieke uitvoeringen TA 14 "Woodies" zijn daar wel de bekendste van. Het Engelse TA 14 Register kent 120 verschillende coachbuilders voor de TA 14 en voor veel TA 14's is de coachbuilder tot op heden onbekend. Van de meer dan 3.000 gebouwde TA 14's is een ruime 10% nog bekend binnen de AOC.

TA 14 23494 was despatched (verzonden) from the Alvis Works on 22 December 1949 naar de firma Pennock in Den Haag. Pennock (1886-1954) was een van de beste en bekendste carrosseriebouwers van NL. Ze bouwden personenauto's op basis van chassis' van onder meer Delahaye, Lagonda, Minerva, Armstrong Siddely en Austin. Alvis bevond zich dus in goed gezelschap en Pennock ontwierp



Een der meestbewonderde wagens in het R.A.I.-gebouw: Pennock's vier-onder-de-kap op Alvis-chassis, toekomstige deviezen-inbrenger voor ons land (en Alvis-chassis-kopers). De carrosserie is licht citroengeel gelakt en heeft blauw met licht-beige bekleding (zie ook de interieurfoto) – een gewaagd klinkende, maar in de praktijk buitengewoon geslaagde kleurencombinatie.

en bouwde er een carrosserie op voor de Amsterdamse Auto RAI van voorjaar 1950.

Zie ook bijgaand knipsel uit De Auto-kampioen dat ik van mijn oom Frans Vrijaldenhoven heb gekregen met een foto van de Pennock op de RAI 1950. Het onderschrift bij de foto zegt veel! Als schrijver van het boek Koninklijk Autorijden heeft Frans een bijzondere interesse in Pennock omdat het bedrijf in 1952 een Austin Sheerline (Princess) aan het Nederlandse Koninklijk Huis geleverd heeft. Met deze auto zijn door Koningin Juliana en prins Bernhard oa. staatsbezoeken afgelegd aan onze overzeese gebiedsdelen in "de West."

Wie de eerste eigenaar is geweest van de Alvis Pennock weten we niet. Wel meldde zich in Augustus 1958 in het AOC Bulletin 61 een nieuw NL lid aan: De heer Jan P. Schipper (1294NL), Johan Verhulstweg 66 te Bloemendaal met een 1951 Alvis TA 14 23494, kenteken UP-67-87. Waarschijnlijk is de Alvis dus niet op de RAI verkocht, maar pas later in 1951 op kenteken gezet. Vier jaar later schrijft Jan Schipper in het AOC Bulletin van Mei 1962 een "Letter to the Editor."

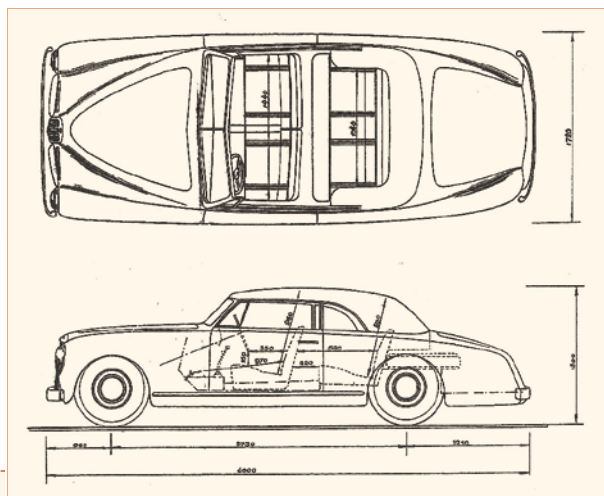
Ik wil jullie deze Engelse brief van een van de eerste post-war NL Alvis Owners niet onthouden. Bepaald geen lofzang op Alvis, wel schetst hij een geestig en mooi tijdsbeeld over wat het bezit van een Alvis in die jaren betekende en zijn





De advertentie voor de R.A.I in 1950 noemt model "Fourteen", terwijl aangekondigt wordt dat binnenkort de 3 Liter versie verschijnt. Helaas tot zover wij weten is dat niet gebeurd.

De laatste regel van de opgesomde "features" in de brochure noemt ook de Six cylinder 3-Litre ALVIS engine (!)



### Features you have been waiting for!

- The ALVIS "Continental" Cabriolet embodies everything you've always said your cabriolet should have!
- Comfort and Safety, beyond all previous standards.
- Amazing visibility. -- A delight when you're touring!
- Built to endure. You are sure of lasting value because your ALVIS "Continental" is engineered to meet your needs exactly.
- Distinctively low with extremely wide, deep-cushioned luxurious seats. Relaxing comfort.
- Better brakes.
- Large interior luggage space.
- Safer driving and easier steering than ever before because of the low center of gravity.
- Flashing power of the new Six cylinder 3-Litre ALVIS engine!

It is worth waiting for!

1983, pag. 68, meldt zich een nieuw NL lid aan: A.E. Vriens (6725NL), Brugstraat 65 te Roosendaal met een Alvis TA 21 (?) met als NL kenteken UP-67-87. Waarschijnlijk heeft de heer Vriens zich vergist in het typenummer en had hij de TA 14 Pennock.

Deze verwarring is te verklaren omdat tijdens de 1950 RAI door Pennock een brochure was gemaakt van een zes cilinder Alvis TA 21 met de tekeningen

van de Pennock TA 14. Pennock noemde dit: ALVIS "Continental" Cabriolet de GRAND LUXE

vergaande liefde ervoor!  
Jan Schipper is tot in de jaren 70 lid gebleven van de AOC.  
In het AOC Bulletin 328 van Mei

De brief van Jan Schipper aan de AOC Editor

AOC Bulletin 106, May 1962, Pages 3 & 4, Letters to the Editor  
From: Jan P. Schipper, Johan Verhulstweg 66, Bloemendaal, Holland.

I am at the moment a long way from home, have no typewriter and no dictionary here, so I only hope that this letter is readable!

To own and operate an Alvis in Holland one must be either rich or crazy and in love with the car. I am in the second category, and my Alvis suffers greatly from the absence of money! Alvis has an importer in Amsterdam who sells about one car in five years. He is also the only dealer but has no spares, and his mechanics know about as much about an Alvis as anybody. He is not very co-operative and tremendously expensive.

Other garages have not the least interest, think it just one of those expensive and useless silly English cars. So one does not trust an Alvis in their hands. The only solution is: do it yourself. But one must know something about cars, and I don't! I have what we call "two left hands." But I am lucky to have a brother, who is a good mechanic and who likes the car as much as I do. Spares I now buy direct from the works in Coventry, getting wonderful and speedy service, and at normal prices. But people here think you're an idiot simply for wanting to drive such a car.

My car is a 1951 TA 14. It was bought by a rich fellow, who part exchanged it for a new Opel in 1953. So I bought the car, just over two years old, and I paid an enormous price, approximately twice its value here in Holland - about £300. Perhaps you think this is low, but such unknown cars have no value at all in Holland, and are sold to people who are out of their minds (like me). A few months after I bought my Alvis, I happened to meet the previous owner. He said, "Oh, what have you done! Sell the junk-pile or you'll be sorry." He was wrong, I did not sell and have not been sorry. But I learned what he meant. From what I hear, Alvis is not known for trouble-free motoring. It is wonderful motoring, but you do get your difficulties now and then. So did he, but without a good importer or dealer, he fell in the hands of everyday mechanics, and they spoiled quite a bit on the car; he never thought of buying spares in England. For example, they fitted Chrysler King-pins, and in such a way, that originals can never be used again, and so many things more.

My car was imported as a chassis and fitted with a Pennock body. Pennock was 'the' great name for special bodies in Holland.

I believe they had a contract with Alvis to fit bodies on 14's and 3 Litre chassis, for export. It wasn't a success, and I believe that, apart from mine, only one more was built. The body is beautiful but no good. It was just tested for good looks, but nothing else. It is, therefore, much too heavy, spoiling the lively Alvis' acceleration, and making it seem a lazy car. Only wood was used for framework, and I suppose the wrong kind of wood, for most of it has rotted away. Even the extremely big and heavy doors are wood framed, and you can understand that this means trouble. Repairs are almost impossible. In the first place, one cannot do it oneself, and the body repair workshops don't want to, and, in fact, can't either. In one of the doors all the wood had simply rotted away. I had it repaired. It took over two months instead of a promised week; the fellow

complained bitterly. and asked me never to come back again. He presented a sky-high bill; the work done was, however, third class.

The car needed a re-paint badly. I asked for prices, but these were about double that price for another car of the same size, "Because it's so hard since it's a hand-made body."

So I did it myself with my own left hands, and the result is terrible.

In designing the body no one ever thought of the engine, except finding enough room to put it in. The result is that it never gets enough air. I think there's a reversed flow or a vacuum or something under the bonnet. I took away the shield between the engine and left front wheel; this gave plenty of air, but so much mud that I couldn't find the motor underneath it all! Also the body leaves no place for an air filter. The S.U. carb is there either. Instead, I believe a Zenith carb., without filter but a little plate to hold back flames in case of "back-fire" in the carburettor. I don't know why they used this other carb., just because there was no space for S.U. and filter, or perhaps it's supposed to be a "refinement."

The car is, of course, a left-hand drive. The knob on the steering wheel to adjust the timing is dead. The cable from the ignition-key to the carb., to shut this off if the motor isn't running, is also missing. Instead of one 4-bladed fan, two blades are used, and probably not balanced - to hell with the water pump bearings!

Thanks to my brother, the car is in good condition mechanically, except for the brakes, which are a constant headache. But the body is a beautiful nightmare. You ask for photographs with typical background. These I don't have, I've never been much impressed by windmills!

\*\*\*

Jan Schipper was last listed as a member in the AOC Membership List of February 1967.

---Dramatically Different---

The World's Most Distinctive Car.  
Six cylinder 3 litre Engine.

Dave Culshaw heeft in het AOC Bulletin 433 van Februari 1996 beschreven dat chassis, motor en wielen van een TA 21 nooit kunnen passen op de maten van het Pennock TA 14 ontwerp. We moeten ervan uitgaan dat het voor deze Alvis bij de "papieren glans" op de folder is gebleven. We hebben geen enkel bewijs, ook niet van een TA 21 chassis-only levering door Alvis aan Pennock, dat er ooit een 6-cilinder Alvis door Pennock van een body is voorzien. Als het toch gebeurd is, dan is de enige mogelijkheid

dat Pennock van een standaard productie Alvis TA 21 de Mulliners of Tickford body heeft verwijderd, want "body-swapping" gebeurde ook in die jaren al... Maar daar zou ergens een snipper van bewijs van moeten zijn en tot op heden hebben wij dat niet.

Midden jaren 80 heeft Martin van der Velde contact gehad met waarschijnlijk de heer Vriens uit Roosendaal die wist te vertellen dat hij nog het kenteken had van de Alvis Pennock. De Alvis was helaas per ongeluk gesloopt, afgeslept door de gemeente als wrak...

\*\*\*

## Help, mijn man heeft een Alvis!



**Het is de bedoeling, dat dit een artikelen-reeks wordt met verhalen van en over de vrouwen naast de Alvisowner en hun belevenissen. Ik heb Hans Noordhoek beloofd het voortouw te nemen, dus bij deze mijn verhaal over onze Alvis en over mijn Hans.**

In september van 2006 ging Hans, zoals elk jaar, naar de Autojumble in Beaulieu, met zijn drie vrienden.

Ze doen dit al jaren met z'n vieren en al bij de voorbereidingen lijkt het op een jongenskamp dat op schoolreisje gaat. Maar ze hebben altijd heel erg veel plezier en komen, na een kleine week, ongeschooren en ongewassen thuis, met veel verhalen, foto's van auto's en natuurlijk alle benodigde onderdelen voor hun auto's. Ze ontmoeten vaak dezelfde mensen en zien de vele bekenden, die ook elk jaar komen, bij de lunch of 's avonds in de pub.

Wij, de thuis blijvende vrouwen, genieten die week van de rust in huis en gaan uitgebreid samen winkelen en uit eten. Heerlijk een week waarin we lekker kunnen doen waar we zin in hebben, zonder rekening te houden met onze mannen. Nu niet denken dat ons leven helemaal om onze mannen draait, want we hebben

allemaal meer dan genoeg dingen die we zonder ze doen. Maar eens in de zoveel tijd is zo'n weekje best lekker en net lang genoeg, want we zijn altijd wel weer erg blij als ze goed thuis gekomen zijn en we hebben ze dan toch wel een beetje gemist. Eenmaal thuis en na een goede nachtrust, komen alle verhalen op tafel, vaak met foto's van mooie auto's, die te koop waren of juist niet ..... En van alle vrienden, die ze weer gezien hebben, of juist niet ..... En zo kwam Hans in 2006 thuis met o.a. de foto van een Alvis, ik had nog nooit van dat merk gehoord (dom van mij, dat ik dat niet wist...) maar vond de auto op de foto wel meteen heel erg mooi, mooie lijnen, losse spatborden, drie prachtige grote lampen voor en heel veel leuke details. Ik hoorde het verhaal van Hans over Simon Bowchier, die hij al meerdere keren in Beaulieu ontmoet had en dat hij deze keer tegen Hans gezegd had: "I'll sell you my car". Ik vroeg natuurlijk



Simon Bowchier zocht een goed thuis voor zijn Alvis.

29 FIELD PARK MANOR,  
BALMOUT,  
HEREFORD  
HEREFORDSHIRE  
HR2 7UB  
TEL 07971 561172.

15 November 2007

Dear Frank/Tony  
Thank you for writing to me. I had  
lost your contact details.  
I enclose some more photos of the  
Alvis and also a brief specification sheet.  
The car is driving very well and I use  
it when the weather is nice, however I am now  
going to advertise it for sale as I have had  
heart and it needs to go to a good home.  
There are some spares with the car  
and some history. I am a member of the  
Alvis Owners Club and they are very helpful.  
Please if you need any more details  
phone me.

Rogers  
Simon  
Simon Bowchier



wilt dat zo'n auto behouden blijft en niet verdwijnt in de handel. Dus hebben we contact gezocht met Simon en zijn we meteen naar Engeland gegaan om de auto in het echt te bekijken.

We ontmoetten Simon, met zijn Alvis, niet bij hem thuis maar bij een pub net buiten Hereford. Na de hartelijke begroeting mocht Hans meteen in de Alvis rijden en moest ik dus, zomaar ineens voor het eerst links rijden, achter hen aan naar het hotel waar we zouden logeren. Nou dat ging prima, ik vond het eigenlijk helemaal niet moeilijk, eerder juist wel logisch, zeker met alle rotondes enzo. Beide heren hadden alleen aandacht voor de Alvis en zagen niet hoe netjes ik achter hen aanreed over rotondes, door stoplichten enz .....



waarom hij hem dan wilde verkopen, maar dat wist Hans niet. Er waren nog meer foto's van leuke auto's en een heleboel verhalen over de camping en de pub en wie er allemaal wel waren en wie niet, en hoeveel whisky ze hadden gedronken of juist niet....

Maar vrij snel daarna lag er ineens een brief uit Engeland in de bus, van Simon Bowchier, voor Hans, over de Alvis. Simon schreef dat hij echt zijn auto aan Hans wilde verkopen, dat hij het niet in de pub had willen vertellen waar iedereen bij was, maar dat hij prostaatcancer had en dat hij een nieuwe "keeper" voor zijn auto zocht. Hij wilde de auto niet aan één van zijn vrienden verkopen, om onderlinge strijd te voorkomen en niet aan een handelaar. Hij zocht iemand waarvan hij dacht, dat die goed voor de auto zou zorgen en die er plezier van zou hebben en had Hans uitgekozen. Eerst vond ik het een beetje vreemd verhaal, maar later kon ik me toch wel voorstellen, dat als je een mooie auto hebt waaraan je van alles gedaan hebt om hem goed te onderhouden, je ook

Maar ja, het is natuurlijk ook niet echt bijzonder, maar ik was best trots dat het zo makkelijk en goed ging.

In maart 2007 is de Alvis naar Nederland gekomen, op de trailer, gebracht door Simon. We hadden een hotel voor hem geregeld en hebben drie gezellige dagen gehad. Hij wilde graag molens zien en we hebben hem rondgereden in de omgeving langs alle molens die we konden vinden.



Maar toen we de tweede dag van zijn bezoek weer ergens met hem heen wilden, mocht dat niet, Hans kreeg namelijk een spoed cursus "Hoe onderhoud ik mijn Alvis" en moest alles leren over de auto, twee dagen zijn ze in de garage bezig geweest, alles werd uitgelegd, verteld en, ik denk zelfs overhoord.....maar Hans is wel geslaagd!

Vanaf dat moment, leek het wel of ik helemaal geen man meer had, elke vrije seconde zat hij in de garage aan de auto te knoeien. Er werd natuurlijk een heel dossier aangelegd met alle papieren, brieven, foto's en alles van en over de auto. Wat zeggen de Engelsen ook alweer over oldtimers: big boys toys! Nou met recht, hij was zo blij als een klein kind met z'n "nieuwe" oude auto.

Hans werd lid van de DVSCC zodat hij sprintraces kon gaan rijden met de Alvis en hij werd ook lid van de Nederlandse Alvis Owners Club.

Nou zijn we al lid van 5 autoclubs, dus ik dacht, ojee, nog meer bijeenkomsten en ritten, en had daar eerlijk gezegd niet zo'n zin in..... maar zoals wel vaker gebeurt als je geen zin ergens in hebt, blijkt het achteraf toch erg gezellig te zijn en ben je blij dat je toch gegaan bent. Dus ging ik de eerste keer mee naar de algemene ledenvergadering van 2008, er was net een jubileum geweest en wat onrust in het bestuur, enthousiast als mijn Hans is, heeft hij direct toegezegd om een rit te organiseren, en dan ook nog vrijwel direct, in mei .....

Ik moest cadeau's maken voor alle deelnemers en meehelpen om de rit uit te zetten, er moest van alles geregeld worden, kortom we waren er behoorlijk druk mee.

Op die eerste rit, wat meteen al een weekend werd, was de sfeer erg gezellig, het weer fantastisch en het vrouwelijke gezelschap enorm sociaal en vriendelijk naar mij toe als toch "nieuwe eend" in de bijt. Vooral Ellie Brouwers nam steeds de moeite om bij mij in de buurt te zijn en mij te vertellen wie iedereen was, wie bij wie hoorde en wat voor auto ze hadden. De eerste keer was dat natuurlijk veel te veel informatie in één keer, maar omdat ze dat ook de volgende keren bleef doen, kende ik toch binnen drie keer wel de meeste mensen die vaak komen .....

Ik was en ben nog steeds onder de indruk van de gezellige bijeenkomsten die de Alvis club steeds maar weer weet te organiseren, en geloof me nou maar; dat is echt niet zo bij alle autoclubs! Inmiddels zijn we 6 jaar verder en allebei nog steeds enthousiast over de Alvisclub.



voorzien; goed gereedschap, een compressor, een poetsbrug en nog veel meer .....

De garage zelf heeft hij mooi ingericht met grote spiegels, zodat het lijkt alsof er twee keer zoveel auto's staan en allerlei automobilia, die hij in de loop der jaren verzameld heeft. Het is er blijkbaar goed toeven, want Hans en ook zijn vrienden kunnen er dagen achter

We doen graag mee met alle ritten, hoewel ik het altijd jammer vind als we niet met onze Alvis mee kunnen rijden. Ik heb enorme bewondering voor de vrouwen die naast hun man in een open auto meerijsen in weer, wind maar vooral in de regen, daar heb ik zo'n hekel aan; kou of wind oké, dan doen je een muts of hoed op, maar regen ..... je word zo nat en koud en ziet er niet meer uit, en je krijgt het ook niet meer warm en droog! Dus: ik ga altijd mee, maar als het regent of kan gaan regenen komen wij in een dichte auto! Ik heb al eens een keer met Jan Maarten meegereden in zijn Alvis, dat is een verademing, je vangt geen zuchtje wind en zit toch in een (half)open auto .....

Hans besteed veel tijd aan het onderhoud van zijn auto's en dat betekent, dat hij soms dagen lang in de garage bezig is.

We hebben gelukkig een grote garage naast ons huis, die speciaal voor de auto's gebouwd is door Hans zelf, met een tussendeur van de slaapkamer naar de garage, zodat hij elk moment van de dag(of nacht) naar z'n auto's kan. Hij kan daar heerlijk urenlang sleutelen en de garage is natuurlijk van alle gemakken

elkaar door brengen. Maar even voor alle duidelijkheid, ik vind dat geen enkel probleem, Hans mag dagenlang sleutelen, naar autobeurzen, een week naar Beaulieu en allerlei andere dingen over en met auto's doen.

Hij is ook nog eens super handig in huis, kan werkelijk alles repareren wat er kapot is, kan fantastisch piano spelen en ook heerlijk koken; een man met een hobby is prima!!!

Het geeft mij namelijk alle ruimte om de dingen te doen die ik erg leuk vind .....

dat zijn er namelijk ook veel.

Frederike



## Modderballet

DVSCC Trial 16 maart

*Wat kun je allemaal voor leuke dingen doen met je Alvis? Je kunt een leuke zondagmiddagtour maken, je kunt gaan picknicken op een mooie dag, een clubrit rijden, maar je kunt ook eens een Engelse trial rijden! De DVSCC, een club van uitsluitend pre-war cars, organiseert een aantal evenementen waar je Alvis en jij blij van worden!*

Afgelopen zondag was er een trial in Velzen-Zuid, op het terrein van een 4x4 club, en Wim van Ginhoven en ondergetekende leek het wel leuk om eens te kijken, en wie weet, ook te rijden.

De zondag begon aarzelend, maar onderweg door de polder kwam de zon door, de Speed 25 deed zijn best, en hoewel nog wat fris om open te rijden, was ook de trip naar Velzen al een genoegen.



De Tomtom stuurde ons eerst nog een rondje Schiphol, maar we hebben het gevonden, en het modderfestijn was al in volle gang!

Een stuk of vier Alvissen deden dapper mee, en stiekem keek ik of mijn Drophead ook de plassen en modder aankon.

Ab van Egmond had al gereden, en raadde het mij af, hij was met zijn iets kortere chassis ook al met de buik in de modder blijven steken, dus mijn zwaardere en iets lagere Speed zou het zeker niet redden.

Maar wat een lol had iedereen, je kon alleen schoon blijven door niet al te hard

door de modder te ploegen, maar sommige rijders gingen vol, en kwamen dan niet helemaal schoon uit strijd.

De oudste auto was een Knox, ik geloof uit 1914, die ook al eens naar Peking was geweest. Lekker hoog op de wielen, en met een giga koppel. Op enig moment ging de bestuurder iets te veel naar rechts in een grote plas, en daar was het toch een stuk dieper!

Daar was zelfs de Knox niet tegen opgewassen, dus



dat werd lieren! Afijn, de motor deed het nog prima, getuige dat hij ons op de terugweg met ongeveer 100 voorbij kwam blazen!

De Alvissen deden het prima, getuige de vrolijke gezichten van Alvislid en DVSCC-voorzitter Ron van 't Schip en Ab van Egmond.



Ook Yvonne deed mee met de MG, dus ook dames spelen kennelijk graag in de modder!

Ronduit spectaculair was Bas Jansen, u weet wel, die al die Alvis Specials heeft voorzien van een body, nu rijdend in zijn opgevoerde oranje Austin 7.



Hij knalde vol in het rond, dook op volle snelheid de plassen in, en zag er na de rit helemaal niet meer uit, onherkenbaar door de modder. Afijn, wij hebben als kijker genoten, de terugweg kon de kap open, wat toch wel bijzonder is in maart, en de foto's geven genoeg indruk hoe leuk het was.

Herman Schipper



*Ab had thuis wel wat te poetsen, deze hieronder bleef gelukkig schoon ...  
(foto's bij dit artikel door Simon van Oostveen en Herman Schipper)*



# Alvis TF 21 DHC, olie in de Toerenteller?

Ongeveer 2 jaar geleden ontdekte ik tijdens een rit dat er tijdens het rijden een flinke olievlék op mijn lichte zomerbroekspijp zat. Na een klein onderzoek bleek dit uit de kabelaansluiting van de toerenteller te komen en van onder het dashboard op de broek te lekken. Broek kreeg functie van werkbroek.



Om dit probleem tijdelijk op te lossen, heb ik een rubberslang in de lengte richting opengesneden en om de aandrijfkabel van de toerenteller gedaan waardoor de olie terugzakt tot voorbij het schutbord.

Deze winter moest het er eens van komen dat er een echte oplossing kwam want de teller heeft het afgelopen seizoen niet meer gewerkt. Naald bleef hangen, waarschijnlijk doordat de olie ook in het mechaniek was gekomen. Dit is best een ingrijpende klus. De olie kwam waarschijnlijk via de haakse overbrenging aan het eind van de nokkenas aan de voorkant van het motorblok in de kabel.

Om daar bij te komen moet de grill eraf en vervolgens de elektrische fan, de radiator, en de mechanische fan. Diegenen die dit wel eens gedaan hebben weten dat je bijvoorbeeld haast niet bij de kleine moertjes kunt komen waarmee de grill vastzit. Zie foto. Van boven af kun je er niet bij. Van af de onderkant, met een klem zittende



hand op het gevoel en een dopsleutel boven je hoofd zitten prutsen is ook niet echt leuk. Maar ja het is nu eenmaal je hobby. Toen alles gedemonteerd was, de aandrijfkabel los genomen en ja hoor de olie kwam er meteen uit. De oliekeerring aan het eind van de nokkenas die de olie doorliet kreeg ik er niet zomaar uit. Daarvoor zou nog veel meer gesloopt moeten worden. Dus maar een rigoureuze beslissing genomen en de hele kabel eruit gehaald en de toerenteller die toch kapot was om laten bouwen naar elektronisch bij Casu Nieuwegein. Aan de buitenkant is er niets van te zien en de ingreep kan ook weer teruggedraaid worden. Dus voor de originaliteit hoef je het niet te laten.

De aansluiting van de teller is simpel. Drie draadjes: één naar de 12 volt, één naar de massa, één naar de bobine. Vervolgens de haakse overbrenging afgedopt.

Oliekeerring



Aan de buitenkant van de tellerbehuizing is niets te zien van de ombouw.



Casu leverde hiervoor een wartel met de juiste schroefdraad waarin ik een op maat gedraaid plaatje heb gelijmd en met wat vloeibare pakking heb gemonteerd.

Voor ik alle onderdelen weer in elkaar zette, heb ik eerst voor alle zekerheid de oude radiator laten schoonmaken en afpersen. Alles leek in orde dus alles weer gemonteerd. Wel met wat hulp, want de radiator monteren met zes bouten die ongeveer allemaal tegelijk op hun plaats moeten waarbij ook nog de twee gelijdingsplaten en de cowl en vulplaten mee moeten is ook weer een uitdaging. Maar helaas, zoals zo vaak was na montage van alles en het weer afvullen met koelvloeistof, de deceptie groot toen ik ongeveer een week later plotseling een plas koelvloeistof op de garagevloer aantrof, grrrrrr ..... Een lek in de onderbak van de radiator. Waarom ontstaat zo'n lek pas na een paar weken in een stilstaande auto?

Wie het weet mag het zeggen. Dus weer alles demonteren en de radiator weggebracht voor revisie en verbetering van de koelcapaciteit (bij Bijl in Haarlem), waarna alles nog eens moet worden gedaan. Zo ben je weer eens een

tijdje van de straat. Ondertussen ook maar het probleem van de motorkapsluiting aangepakt.



Haakse overbrenging moet afgedopt worden.

De kap kwam bij een snelheid van boven de 100 km/u los. Bleef dan wel aan de "haak" hangen maar toch wel een angstige beleving. De montage van een nieuwe veer die de sluitpal op z'n plaats houdt bleek niet voldoende. De pal zelf was te veel afgerond waardoor die in gesloten stand niet goed geblokkeerd werd. Helaas zit het slot in elkaar geklonken, zodat je de pal er niet zo maar uit kunt halen. Toen maar besloten om de klinknagels eruit te slijpen en het slot te demonteren. Vervolgens de pal weer goed "haaks" gemaakt, waardoor hij stevig op zijn plaats blijft. De klinknagels konden



natuurlijk niet meer gebruikt worden, dus van 8 mm zilverstaal nieuwe asjes gedraaid en die met splitpennen gemonteerd. Nu is het slot voor altijd demontabel.

Hans van der Meijden



# Remproblemen

Door Hans Noordhoek

**Jaren geleden heb ik al eens een artikel geschreven over de temperatuurproblemen van mijn Alvis TA 21.**

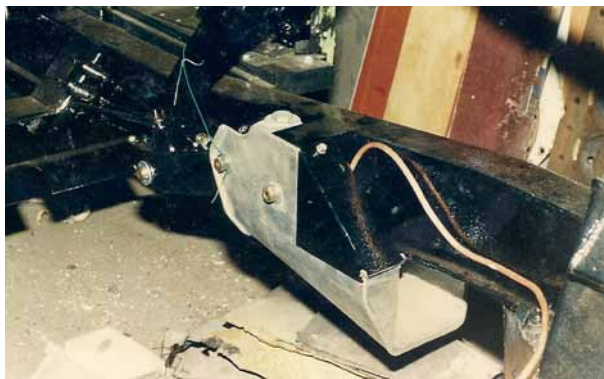
Er schijnen TA 21's te bestaan, die deze problemen niet hebben, maar daar hoorde de mijne niet bij. Vooral bij stationair draaien ging het mis: de latente warmte kwam dan uit het blok, het koelwater circuleerde minder en de originele fan functioneerde alleen als luchtklutser. Stap voor stap heb ik toen verbeteringen doorgevoerd en alle ingrepen, die in dat artikel (zie onze website) staan omschreven, hebben inmiddels hun effect bewezen. Mijn Alvis kookt niet meer en ook vapour lock is verleden tijd.

Ik heb toen een ander temperatuur probleem niet beschreven, gewoon omdat ik het niet had. Ik ken het gelukkig alleen van horen zeggen. In dit geval bedoel ik een volautomatische negatieve remservo bij een links gestuurde TA 21 en waarschijnlijk ook wel bij een TC en TD.

Onder de motorkap van een drieliter wordt het, zoals we allemaal weten, verschrikkelijk heet. Hoofdprobleem is dat de koellucht wel door de radiator naar binnen kan, maar dat de motor en het rechter binnenspatbord te weinig ruimte laten om deze lucht naar achteren af te voeren. Links hoort geen binnenspatbord te zitten met als doel de meeste koellucht langs de carburateurs te leiden en ten minste enige ruimte te laten voor afvoer (weet ik uit ervaring). Deze warme lucht wordt door het schutbord naar beneden geleid, als

hij niet voortijdig door alle gaten in het interieur is beland. Een kachel is daarom op lange ritten echt overbodig. Maar goed, deze lucht verwarmt alles wat hij tegen komt. Op zijn weg naar beneden komt hij bij een links gestuurde uitvoering ook de hoofdremcilinder tegen. "What's the problem?" zou je zeggen, ware het niet dat hier ook de uitlaat loopt. De twee uitlaatpijpen lopen boven elkaar tussen het bell-house en de hoofdremcilinder door met een speling van hooguit 1,5 cm links en rechts. Bij zware belasting wordt een uitlaat honderden graden warm en deze doet dus ook mee om de hoofdremcilinder bloedheet te maken.

Remolie is hygroscoopisch en er zit na enige tijd echt water in. Ze adviseren niet voor niets om de remolie regelmatig te vernieuwen. Dit water mengt zich niet met de olie en zakt van zelf naar beneden. In mijn hoofdremcilinder zaten voor de revisie echte diepe roestsporen onderin, tussen de cups. Het water kan in deze situatie zo heet worden, dat het gaat koken, dampdruk opbouwt en een dampbel veroorzaakt in de hoofdremcilinder.



Trap je het rempedaal in, dan druk je alleen de dampbel samen en gebeurt er niets. Het is alsof er veel lucht in het hydraulische systeem zit. Stilstaan en af laten koelen is dan de enige remedie. Hopelijk niet als je na weigerende remmen onvrijwillig tot stilstand gekomen bent.

Klinkt allemaal heel erg, maar Alvis heeft gelukkig voor ieder probleem een "simpele" echt Engelse oplossing: speciaal voor links gestuurde uitvoeringen monteren ze een prachtige, gegoten aluminiumscoop, afgedekt met dekplaat. Deze scoop, die koude lucht van onder het chassis pakt, zorgt ervoor dat de hoofdremcilinder geheel onafhankelijk gekoeld wordt tijdens het rijden. Kortom je pakt het probleem niet aan, maar je lost de gevolgen op.

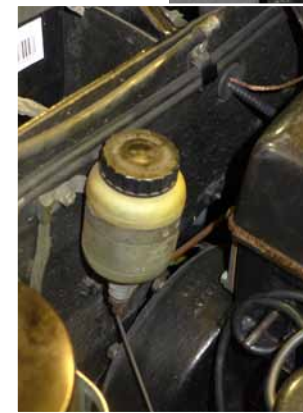
Aangezien op mijn auto alles origineel aanwezig is, heb ik dit probleem gelukkig alleen uit de boekjes.

**Graag ga ik nog even door over de remmen van mijn TA 21.**

Deze keer heb ik zelf een "Engelse" oplossing ingebouwd om het controleren van het remolieniveau en het bijvullen te vereenvoudigen. De

hoofdremcilinder zit vlak bij de pedalen vast aan het chassis (ja bij mij ook bij de uitlaat). Vullen doe je van boven af door de grote vuldop met zeskant los te draaien. Je moet wel heel elastisch zijn om dat vullen zonder knoeien te laten verlopen en ook nog te voorkomen, dat er vuil in valt.

Bij de revisie had ik toch alles los en heb ik boven in de vuldop een gat geboord, er draad in getapt (NPT-draad) en er een wartel ingeschroefd. Via een koperen leiding is die aansluiting verbonden met een doorzichtig remolietankje uit een "moderne" auto. Dat zit goed bereikbaar tegen het schutbord. Niveaucontrole en bijvullen is nu zeer simpel geworden. Er zit nog wel een addertje onder het gras. De originele dop is namelijk voorzien van een beluchtingsgatje. Dit gaatje moet je wel dicht maken aangezien het olieniveau nu veel hoger is dan origineel.



De vuldop is van een mazac-achtig zacht materiaal en ik heb er een mooi klemmend spijkertje in getikt en die daarna afgeknipt. De zeskant blijft dus bruikbaar, maar de dop hoeft er normaal gesproken gelukkig niet meer af. Het geheel functioneert al jaren tot volle tevredenheid.



### Schorsingsprocedure

Voor personenauto's tot 15 jaar oud en bedrijfsauto's onder de 3500 kg en tot 15 jaar oud, betaalt u het 'normaal tarief' van € 73,00. Voor alle andere voertuigen betaalt u het 'laag tarief' van € 24,00 (met uitzondering van brom- en snorfietsen). Het verlengen van een schorsing valt onder het 'laag tarief' € 24,00.

Aan het opheffen van een schorsing zijn geen kosten verbonden.

Schorst u een voertuig, binnen 1 jaar na het begin van de vorige schorsing, dan betaalt u het 'hoog tarief' € 120,00 (schorsen binnen een jaar na ingangsdatum laatste schorsing).

Het hoge tarief geldt niet voor voertuigen van 15 jaar en ouder, motorfietsen en brom- en snorfietsen.

### Creditcardkenteken

**Let op:** indien u voor 1-1-2014 uw papieren kenteken geschorst heeft of de schorsing verlengd heeft, dan ontvangt u een van de RDW een nieuw kentekenbewijs op creditcardformaat. U heeft een ongeldig gemaakt kentekendeel ontvangen met daarop de mededeling 'geschorst t/m'.

Heeft u na 1-1-2014 uw papieren kenteken geschorst of verlengd dan wordt uw huidige papieren kenteken weer geldig, u ontvangt geen creditcardkenteken. U ontvangt **GEEN** ongeldig gemaakt kenteken, dus uw **HUIDIGE** kentekenbewijs wordt na het opheffen van de schorsing weer geldig.

### NIET WEGGOOIEN DUS!

Heeft u geschorst met een kentekencard dan is deze na het ingaan van de einddatum van de schorsing weer geldig, ook hier ontvangt u **GEEN** nieuw creditcardkenteken. Vervanging papieren kenteken door creditcardkenteken: op verzoek krijgt u uw oude papieren kenteken ongeldig gemaakt terug.

...

Bunnik, 12 december 2013

### FEHAC in gesprek met UNESCO

*Nederland is van oudsher een land met vele oldtimer liefhebbers. En, die grote populariteit van het Mobiele Erfgoed onder alle lagen van de bevolking ging de afgelopen decennia ook hand in hand met een daarbij passend overheidsbeleid. Sinds kort waait er echter een schrale wind uit een heel andere hoek, die een directe bedreiging vormt voor ons Erfgoed. Reden voor de FEHAC om samen met UNESCO het Mobiele Erfgoed te willen beschermen.*

De bedreigingen van de historische voertuigsector in Nederland zijn velerlei: milieu eisen, dreigende afsluiting van complete binnensteden, motorrijtuigenbelasting, oneigenlijk gebruik van oldtimerregelingen etc.

De Nederlandse overheid gedraagt zich niet meer als de traditionele beschermer van het Mobiel Erfgoed, maar heeft uit zichzelf ook acties ingezet die (onbedoeld?) tot gevolg hebben dat de klassieke voertuigen – en daarmee het behoud van een belangrijk stuk Cultureel Erfgoed - in Nederland worden bedreigd. Om die reden heeft de FEHAC besloten om bescherming te zoeken bij een andere

instantie: UNESCO. Al langer lopen er contacten tussen de FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) en UNESCO, en vanuit de terugmelding die daarover plaatsvindt, blijkt dat UNESCO de historische voertuigen een warm hart toedraagt; net zoals UNESCO bijvoorbeeld de Amsterdamse grachtengordel beschermt, en andere objecten die behoren tot het Wereld Erfgoed.

De massamotorisering heeft een ongekeerde bijdrage geleverd aan de na-oorlogse opbouw, de maatschappij en de welvaart zoals wij die allen nu als normaal ervaren. Daarmee kwalificeert ons Mobiele Erfgoed zich glansrijk als Werelderfgoed, dat het verdient door de UNESCO

erkend en ondersteund te worden. UNESCO is zeer geïnteresseerd in de onze sector, en maakt zich met ons grote zorgen omtrent de rol die de Nederlandse overheid momenteel speelt in het kader van de bescherming van het mobiel erfgoed. Nederland is in korte tijd internationaal gezien volledig uit de pas gaan lopen.

In dit stadium is nog niet duidelijk hoever de bezorgdheid van UNESCO precies gaat, en of ons Mobiele Erfgoed inderdaad als geheel op de lijst van Werelderfgoed zal komen. Maar de contacten liggen er, en de vooruitzichten zijn gunstig.

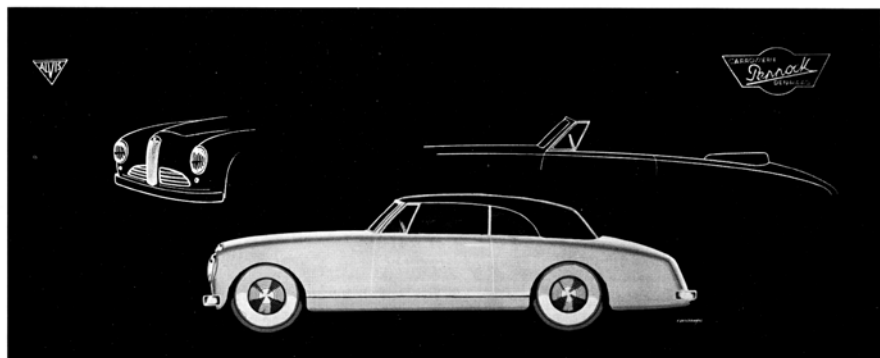
## Alvis is Hot!

*Pepe Jeans heeft voor zijn voorjaar/zomer campagne 2014 een hoofdrol toegekend aan een Alvis!*

Op de website [www.pepejeans.com](http://www.pepejeans.com) onder "campaign" zijn veel foto's te zien van moderne jongelui die zich vermaken in en rond de Alvis. Erg leuk is het filmpje waarin ze met veel plezier in de TD 21 rondrijden.



This striking combination of graceful lines and quiet effortless performance the ALVIS "Continental" Cabriolet has embodied in its design, all the famous qualities of the true ALVIS tradition with its reputation for the highest quality workmanship, high performance and utmost reliability under exacting conditions, with a strikingly beautiful but practical, extra roomy body.



Here is Tomorrow

Six cylinder 3 Lit. engine  
Independent knee action Suspension



ALVIS "Continental"

Cabriolet de GRAND LUXE

— Dramatically different —

The world's most distinctive car.

Completely new, yet with engineering principles completely proved over years of patient research and rigorous road testing.