

TRIANGEL

Power with beauty,



Speed with grace

december 2014 **99**

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND



Website: www.alvisocn.com
Voorzitter: A.C. Brouwers
 Oostende 28, 5702 NP Helmond
 tel.: 0492-552902
 voorzitter@alvisocn.com
Secretaris: A. Hillebrand
 Brouwersgracht 33, 1015 GB Amsterdam
 tel.: 020-6241692
 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
Registersecretaris: H. van der Meijden
 Schubertlaan 5, 3723 LM Bilthoven
 tel.: 030-2283593
 register@alvisocn.com
Redactie: Hans Noordhoek
 Schutsestraat 4, 4841 EE Prinsenbeek
 tel.: 076-541 36 77
 redactie@alvisocn.com
Aanleveren van kopij en foto's:
 Per e-mail naar: redactie@alvisocn.com
Tekst in Word (.doc of .docx).
 Achter elkaar doortypen, harde returns
 alleen bij nieuwe alinea.
Foto's: kleine selectie met foto-onderschrift.
 Bewaar als .jpg file, grootte 300 dpi,
 (± 1800 pixels hoog of breed).
 Bij veel of grote foto's:
 Via www.wetransfer.com naar:
redactie@alvisocn.com
 en naar paulvdvelde@artiv.nl
Ontwerp en lay-out: Paul van der Velde
Druk: RDS, Odijk

Inleveren kopij en foto's voor de
 volgende Triangel no. 100 (!)
 Uiterlijk 22 maart 2015

- **Chairman's Column**
- **Van de redactie**
- **Evenementenkalender**
- **High Tea in Vreeland**
José Aaldering
- **Yorkshire Moors en het Lake District**
Ingeborg van der Meijden
- **Wat en belevenis**
Hare Drive door Rob van Tuijl
- **Er komt een dag . . .**
Henk en Marja Beentjes
- **International Alvis Day 2014**
Verslag door paul van der Velde
- **Restauratie Alvis Graber**
door Bert Kramer
- **De Helmondse Indian Run**
Simon van Oostveen
- **Wel een Alvis maar geen lid!**
Tom Gatsonides
- **Fehac nieuws**
- **Mijmeringen van een Alvislid**
Roel & Nel Bijl
- **Miniatuurauto's of het plezier van het verzamelen**
Jan Maarten ten Bos
- **Index of Alvis Registers**
Coen van der Weiden

Voorplaat en middenplaat:
 Maria Vissers TB14 poseert voor Highclere
 Castle (bekend als Downton Abbey van de
 TV-serie), op de middenplaat samen met
 de TB21 van Paul van der Velde.

**Triangel is een uitgave van de
 Alvis Owner Club Nederland**



Chairman's Column

Wat heb jij gedaan dit voorjaar, deze zomer, deze herfst ...?

Een gedeelte van de aanhef hoorde bij mijn vorige tekst. Mijn vorige column moest, op verzoek van onze redacteur, worden ingekort. In de laatste Triangel van dit jaar zou ik wat meer ruimte krijgen. Dus niet! Ik weet niet wat jullie bezielt, maar de artikelen blijven binnenstromen. Prima, daarvoor lever ik graag wat woorden in. Wanneer we terugkijken op het afgelopen jaar kunnen wij weer heel tevreden zijn. Een goed bezochte en fantastisch georganiseerde Hare Drive (André en Jan Maarten) in het rivierengebied. Een prachtige Fire Flight (Roel en Teun) op de Veluwe. Een internationale rit met 2 Duitse leden. De Eagle Rally (Hans en Frederike), voorgloeien in het reeds beroemde (beruchte) Eerbeek en gestart op de Cannenburch. Als laatste rit de Indian Run (Anton en Ellie), Zuidoost Brabant met onder andere een bezoek aan een brouwerij en genieten van historische militaire voertuigen die speciaal voor ons defileerden. Deze laatste stelling is niet juist, wij waren toevallig de gelukkige toeschouwers van het staartje van de Market Garden colonne, de herdenking van de slag om Arnhem 70 jaar geleden.

De High Tea heeft ook genoeg leden naar het Healey museum gevoerd, veel meer dan verwacht. Hans en Frederike hebben samen met de vrijwilligers van het museum voor een perfecte High Tea gezorgd. Het blijft toch een fantastische club met leden die ieder jaar weer zorgen voor een goed gevulde en aantrekkelijke AOCN agenda en een clubblad wat zich kan meten met de periodieken van veel grotere clubs. Ook volgend jaar proberen we weer een reden te vinden om jullie, onze leden, uit je stoel te halen en je Alvis de sporen te geven op weg naar een door je mede-leden georganiseerd evenement. Dank aan de organisatoren van evenementen, dank aan het redactieteam, dank aan mijn medebestuurders en dank aan alle leden voor jullie bijdrage (contributie). En dank natuurlijk aan iedereen die ik niet direct heb genoemd maar die wel hun steentje hebben bijgedragen. Rest mij nog jullie allen een hele fijne decembermaand en een gezond, voorspoedig en panne vrij 2015 te wensen. Met vriendelijke groeten,
 jullie voorzitter,
 Anton Brouwers

Uitnodiging

Op 14 en 15 maart 2015 is de Alvis Club weer present op British Cars & Lifestyle in het Autotron te Rosmalen. Het standbouwteam gaat er weer iets bijzonders van maken. Mogelijk wordt er de waarschijnlijk enige voorwiel aangedreven Alvis in Nederland tentoongesteld. Dit keer willen we ook de sportieve kant van het merk Alvis eens belichten. Zoals gewoonlijk wordt het vast weer een goede gelegenheid om elkaar weer eens te ontmoeten ...



Van de redactie



De samenwerking met Paul was in dit jaar voortreffelijk. Ik verzamel de artikelen, kijk ze door en maak een planning. De foto's komen tegenwoordig ook eerst bij mij aan en ik maak dan een voorselectie om Paul werk te besparen. Paul krijgt daarna alle artikelen en de bijbehorende foto's. Hij kijkt of de planning in een mooie lay-out haalbaar is. Samen schaven we daar dan aan om tot een goed eindresultaat te komen. In Triangel 98 heeft U kunnen zien, dat de foto's nu tot op de rand van de bladzijde komen. Een idee van Paul, wat

ik enthousiast omarmd heb. Het kost wat extra, maar dat mocht van Jan Maarten.

Het eerste blad van 2015 is de Triangel 100. Een jubileum mag ik dat niet noemen, dus houd ik het maar op een mijlpaal. Triangel 1 kwam uit in februari 1984, dat is dus ruim 30 jaar geleden. Triangel 100 wordt een bijzondere uitgave. Het bestuur, de redacteur en Paul gaan u verrassen.
Hans Noordhoek

High Tea in Vreeland

Zondagmorgen, 23 november, koud maar toch een dun zonnetje. We gaan kijken of ze ons nog herkennen bij de Alvisclub.



de olie wordt verwisseld en de laatste puntjes op de i gezet.

Jos is heel streng in die zaken. Ruim een uur heb je nodig om de 85 kilometer te overbruggen, en ook nog te tanken.

We hebben de soep gemist, maar we kwamen ook eigenlijk voor het gezelschap. Er is niet veel veranderd. De meesten kennen elkaar al eeuwig en drie dagen, en het was direct gemoedelijk, zoals het hoort. Er is zelfs een stel (drie keer raden wie) dat een ALVIS SALADE heeft gemaakt met het ALVIS logo. Een creatie inclusief de mayo en ketchup. Geweldig om te zien, en deze was ook snel op.



De eerste opzet was; auto op de aanhanger, en het spul ergens in Utrecht parkeren, en dan naar Vreeland rijden. Nou, mooi niet! We zijn wel al hééél oud, maar toch ook nog niet zo erg, dat we dit allemaal gaan doen.

Dus de Alvis naar buiten, en ze start meteen, en heeft er zin in zo te horen. Dikke jassen en sjaal en pet op, tegen de wind, en rijden maar. Binnendoor, dat wel, geen snelweg, maar dorpjes waar de meesten, of in de kerk zitten, of slaap inhalen. De grijze heeft inmiddels ruim 1000 mijlen op de teller en er moet nog iets bij voordat



Evenementenkalender



Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
AOCN evenementen:		
<u>Algemene Ledenvergadering</u>	22 februari	Locatie volgt
<u>Hare Drive</u>	19 april	Hans en Frederike van Tongeren
<u>Fire Flight</u>	26-27-28 juni	IJsselmeer / André Hillebrand - Jan Maarten ten Bos
<u>Eagle Rally</u>	16 augustus	Informatie volgt
<u>Indian Run</u>	18-19-20 september	Zeeland - Serge van Havre
<u>High Tea</u>	22 november	Locatie volgt
AOC evenementen:		
<u>Int. Alvis Day</u>	21-23 augustus	Stratford upon Avon
Overige evenementen:		
<u>British cars & Lifestyle</u>	14-15 maart	Autotron - Rosmalen
<u>Techno Classica</u>	16 - 19 april	Essen





Martin en José Aaldering verschenen met hun prachtige, zeer "special" Speed 25 met Labro carrosserie. De in de vorige Triangel beschreven Alvis kon nu in het echt bewonderd worden. Hier getoond naast de "niet special" TB21 van Paul. Volgens sommigen met overeenkomstige vormen.

De op elkaar gelijkde kopjes en borden waren ook een prachtig. De zg. Bone China-stijl. Dat samen met de scones, sandwiches en andere lekkernijen. Wat hebben we heerlijk gegeten, en bijgekletst.



We zijn natuurlijk van de Alvis en niet van de Healey, maar toch is het een prachtig museum met een gedreven clubje mensen. Een eye-opener voor sommigen van ons. Hans van de Kerkhof heeft nog wat uitleg gegeven over een paar bijzondere modellen uit Amerika, die er in bruikleen staan.

Met dank voor de goede organisatie, en volgend jaar zien we elkaar weer. Fijne decembermaand gewenst.



Vriendelijke groet,
José Aaldering

Omdat Anton normaal cadeautjes uitdeelt vindt Lutz dat deze er nu óók een verdiende, als blijk van waardering.



Yorkshire moors en het Lake district.

Op weg naar de jaarvergadering zei Hans dat hij graag eens met de Alvis door Engeland wilde toeren. Ook al hebben we de Alvis al 19 jaar, het was er nog nooit van gekomen.

Omdat we met een gewone auto al door Zuid Engeland en ook een keer door Wales hebben gereisd, kozen we nu voor de Yorkshire moors en het Lake district. Hoewel de Alvis bij Crossing borders vele kilometers probleemloos heeft gereden werd hij voor vertrek door Hans nog grondig nagekeken en natuurlijk ook gepoetst.

Blinkend vertrokken we op maandag de 26e augustus met miezer regen vanuit IJmuiden en de volgende ochtend kwamen we met stralende zon aan in New Castle. Ontschepen ging redelijk



Inschepen in IJmuiden

snel en daar zaten we in de drukte met gelijk 3 rotondes die we voor ons gevoel aan de verkeerde kant moesten passeren. Dat leverde enige stress op maar daarna voelde het gewoon.

Zo snel mogelijk verlieten we de grote weg om via kleine weggetjes naar ons hotel in Thirsk te rijden. We passeerden Durham, lunchten in Richmond waar we bij een wandeling door het dorp genoten van de uitbundig bloeiende hanging baskets.

Andere mensen genoten van onze auto. Daar en onderweg veel opgestoken duimen en al gauw een praatje.

Zo kwamen we na een paar uur aan in het Yorkshire Dales NP. Het park maakt deel uit van het Penninisch Gebergte en bestaat uit 700 meter hoge heuvels van kalk en zandsteen.

In de verte zagen we de eerste paarse gloed van heide. We reden langs kilometers lange stenen muren, aangelegd om de landbouwpercelen te scheiden. Onderweg pittoreske dorpjes en dan steil omhoog de Buttertubs pass. Spannend! Borden met een stijging van 33%. Aan het einde van de middag arriveerden wij in ons hotelletje in Thirsk. Ook hier weer veel bekijks. Thirsk is de plaats waar James Herriot, bekend van zijn boeken en de tv serie, zijn praktijk had.

Hei zo ver het oog reikt.



De volgende dag vertrokken we al vroeg langs de kleinste weggetjes naar de heuvels met heide en ontelbare schapen. We hoefden niet meer door hekjes maar gingen aangepast aan deze tijd over wildroosters.

Tussen de middag stopten we op een heuvel van 400 meter bij de Lion Inn. Tip van onze oud Alvisleden Ad en Rietje. We eindigden de dag in het plaatsje Whitby. Terug in ons hotel genoten we van een biertje in onze pub.

De volgende dag gingen we naar Harrogate. Hans genoot van het heerlijk sturen over de "single roads" met smalle

Overal schapen



bruggetjes. Het landschap was heel anders, akkerland en langs de weg allemaal heggen. Het is een beetje alsof je door een filmdecor rijdt met al die ruïnes van abbey's en helemaal als je in Goathland op de stoomtrein stapt.

Mist hoort ook bij Engeland en daar hadden we de volgende dag mee te maken. We konden bijna geen hand voor ogen zien op weg naar Howard Castle. Daar aangekomen was de mist opgetrokken en konden we het kasteel in zijn volle glorie bewonderen.

Op de vierde dag reden we in regen en storm naar Kendal in het Lake district. Deze keer geen typisch Engels hotel met



Smalle bruggetjes

veel pluche en afschuwelijke gordijnen en een supergezellige pub maar een moderne Best Western met goede bedden maar sfeerloos. Vanuit daar reden we de volgende dag naar Lake Windemere en het Coniston meer. We bezochten het Beatrix Potter huis en het Lakeland Motor Museum. Inmiddels waren we eraan gewend dat we veel aandacht kregen en verhalen over andere Alvisen. Via de Hadrian Wall

en veel romeinse opgravingen reden we zondag weer naar New Castle. We hebben 1500km gereden en de Alvis heeft niet een keer gemopperd.

Ingeborg van der Meijden

Storm en regen hoort er ook bij in Engeland



Voorwoord van de redactie.
Als redacteur plaats ik graag indien mogelijk alle toegestuurde kopij.
Dit artikelje zou eigenlijk al veel eerder geplaatst moeten zijn, maar door misverstanden is dat niet gebeurt.
Liever laat dan nooit is nu het devies.



Wat een belevenis ...

Op zondag 13 april 2014 onze eerste rit met de club, de Hare drive, met de TC 21. Om half tien op weg naar Gorinchem om te verzamelen.

De TC21 liep als een zonnetje en deze schijnt dan ook nog volop. Op de A27 werden we onder luid getoeterd ingehaald door 3 Alvisen. Er achteraan en met 2 hikjes (was dit een voorbode) van de motor kwamen we in kolonne aan bij hotel Gorinchem. Heerlijk koffie gedronken, handen geschud en bijgepraat. Na korte toespraak en het uitdelen van de routebeschrijving, met een prachtig boekje van de kastelen, gingen we op weg. Onderweg naar het

GEO-fort merkte ik dat de motor niet echt gelijkmatig liep, maar ja 60 jaar oud wat wil je. Het GEO-fort en de route hierna werd voorzien van de mooiste vergezichten, kastelen en dorpjes. Nadat al de auto's waren geparkeerd bij het fort gingen we koffie met appeltaart eten, lekker hoor. Nadat alle lekkernijen naar binnen waren gewerkt op weg naar het schitterde Buren. We zijn al 20 minuten onderweg en het hikken van de motor wordt steeds erger. Maar het wordt nog erger, de motor hield er helemaal mee op. Daar stonden we dan op een smalle landweg een verkeersopstopping te creëren. Gelukkig zond onze lieve Heer alle

hulp die we nodig hadden. Motorkap open en na enkele fijne kneepjes in de benzineslang en vlotter, er werd gedacht



wel kunnen afmaken, want wat draaide de motor mooi. Yvonne en ik hebben nu aan de lijve ondervonden hoe het is om lid te mogen zijn van AOC. De warmte en medeleven van de aanwezige clubleden was onroerend, dank jullie wel. Onze speciale dank gaat uit naar Anton

aan vapour-lock, liep de motor weer. Het vervolg van de route naar Buren werd onder hikkend protest van de TC21 afgelegd. Wat was ik blij (Yvonne ook hoor) dat we daar aankwamen, rust voor de auto.

Na de lunch naar de auto en starten ..., mooi niet. Nog geen piepje gaf de auto. Daar stonden we dan. Gelukkig had onze lieve Heer nog niet alle hulp voor ons verbruikt want, daar was onze voorzitter. Slagvaardig als hij is ging de motorkap open en werd eerst visueel geïnspecteerd waar het probleem zou kunnen zitten. Meetapparatuur, gereedschap en vaardige handen gingen daarna aan het werk.

Na enig zoeken, raadgevingen en overleg werd geconstateerd dat het in de stroomvoorziening moest zitten. En ja hoor het probleem zat in het contactslot. Er werd een bypass aangelegd en starten maar weer. Wat kan het geluid van een soepel draaiende 60 jaar oude motor toch mooi zijn, een nachtegaaltje. Maar, ik durfde het niet aan om de rit te vervolgen en misschien 's-Avonds met pech op de A12 te moeten overnachten, dus naar huis. Achteraf gezien hadden we de rit



en niet in het minst aan zijn vrouw Ellie voor vakmanschap, geduld en de humor, Sjapo. Op naar de volgende rit.

Rob van Tuijl



Er komt een dag

Als je niet in het lot gelooft, dan komt er een dag, dat je er wel in gaat geloven.

Sinds 1990 zijn mijn vrouw en ik (en onze inmiddels 16-jarige dochter), woonachtig op het eiland St.Maarten. Inmiddels, sinds 10-10-2010 het land Sint Maarten. Een zelfstandig land binnen het Koninkrijk der Nederlanden, met een eigen parlement en minister president (zoals ook Aruba en Curacao). Een eiland van 87 km² (waarvan 34 km² het Nederlandse deel is). Texel is 463 km²! De economie van het eiland drijft (bijna letterlijk) voornamelijk op toerisme. Met een bruto national product van meer dan een 1/2 miljard Euro, is Sint Maarten een economisch powerhouse in dit gedeelte van het Caraïbisch gebied. Het Nederlandse deel kent een inwoneraantal van nog geen 40.000, dat jaarlijks een stroom van meer dan 2 miljoen toeristen verwerkt. Sint Maarten is een van de grootste en populairste cruiseship-bestemmingen in de wereld.

In 1990 kwamen wij voor eerst op Sint Maarten om deel uit te maken van het management team van Fatum/De Nederlanden van 1845. Een onderdeel van Nationale Nederlanden. Het eiland had toen een behoorlijk "slaperig" karakter. Na enige tijd besloot ik om zelfstandig verder te gaan en bouwde een



van de grootste assurantiemakelaardijen op, op Sint Maarten en omliggende eilanden (Saba, Sint Eustatius, Sint Barths, Sint Kitts, Nevis and Anguilla). 1995 was het jaar van de grote verandering. Orkaan Luis (catergorie 5), met windsnelheden tot 225km, liet twee dagen lang zijn verwoestende kracht los op het eiland (en de omliggende eilanden). St.Maarten was daarna nooit meer hetzelfde.

Veel mensen gingen weg, anderen kwamen ervoor in de plaats. De "onder de Kokosnootboom mentaliteit", werd ingeruild voor een hardere en zakelijker mentaliteit. Er kwam een constructieboom, een nieuwe (grotere) haven, nieuwe luchthaven (een van de modernste in het Caraïbisch gebied), alle bekabeling kwam ondergronds etc. Sinds 1995 is Sint Maarten enkel aan het groeien en zelfs de wereldwijde recessie heeft geen echte invloed gehad op de economische ontwikkeling. Het was tijdens de lange periode van schades regelen (van de een op de andere dag staat 95% van je klanten op de stoep met een schadeclaim, waar je anders maximaal 15% over het jaar heen verspreid langs ziet komen!), dat ik in

contact kwam met Herman Van Velsen van het bekende schade-expertise bureau Polak/Schouten uit Amsterdam.

Herman was een vakman. Een man die orde schiep in chaos, die rust uitstraalde en die deed waar hij de beste in was, het regelen van de schades, zodat mensen en bedrijven weer verder konden. Het was een voorrecht om met hem te werken en ik heb dan ook veel geleerd in een zeer moeilijke doch boeiende periode. Herman en ik zijn altijd in contact gebleven en zo nu en dan zochten wij elkaar op.

Een van Herman's grote passies was Engelse old-timers. Hij zelf reed bijna altijd Jaquar of Landrover.

Nadat Herman met pensioen was gegaan, kwam zijn liefde voor de Engelse auto's nog meer tot uiting, toen hij overging op de aanschaf en restauratie van "verwaarloosde" old-timers, waaronder de Alvis.

In de loods van zijn boerderij ergens in het land van Maas en Waal, besteedde hij vele uurtjes aan het nieuw leven blazen in de "beauties from the past".

Helaas is Herman eind 2012 overleden.

Een van zijn laatste projecten was de Alvis T14 Woody Shooting Break uit 1948. Hij was, kon je wel zeggen, voor 95% af, klaar om de eerste rit te maken.

Eind 2013 bezochten mijn vrouw Marja en ik de weduwe van Herman (Eva).

Na de koffie, toonde zij ons de Alvis. Toen het afdekzijl van de Woody afgleed, stond ik aan de grond genageld!

Niet alleen de schoonheid van dit stukje wonder op

wielen overviel mij, nee, ook het originele Engelse kenteken greep mij als het ware vast. Het kenteken begint met SMX!!

Nu zal dat niet iedereen iets zeggen, maar mij wel. Sint Maarten wordt afgekort als SXM. Dus dat lijkt er wel veel op!

Is dat nu wel of geen lotsbepaling!

Wonende op een eiland in de Caraïben, met de brandende zon, de zoute zeelucht en zo nu en dan een orkaan, is het wel het laatste waar ik aan zou denken, tijdens een bezoek aan Nederland...het kopen van een Alvis Woody uit 1948!

Toch heb ik er niet lang over hoeven na te denken. Dit is wat Herman waarschijnlijk gewild heeft. De Alvis blijft dan toch in de "vriendenkring".

De Alvis Woody is voor mij een levende herinnering aan een zeer bijzondere man waar ik veel aan te danken heb.

Met enorm veel plezier hebben wij afgelopen zomer de "maiden" trip van de herboren Woody mogen doen en daarmee gelijktijdig ons 25-jarig huwelijk gevierd. En ik moest mijn vrouw bekennen dat ik er een liefje bij heb... de Alvis Woody. Wat een ervaring en wat een eye-opener. Nooit geweten dat Nederland zoveel pontjes had! Als je al bijna 25 jaar weg



ben uit Nederland, dan vergeet je sommige dingen. Maar dankzij de Woody hebben wij Nederland weer "her-ontdekt".

Vanuit het Land van Maas en Waal door Gelderland, Overijssel en Utrecht. Wat is Nederland mooi, gezellig en eigenlijk ook uniek. Ik durfde met de Woody geen snelweg te nemen en dat was maar goed ook!

Leuke dorpjes, stadjes, gezellige hotelletjes en ga maar door. Onze Woody heeft een nieuwe tijdperk geopend. En dan te bekennen dat ik nooit eerder van Alvis gehoord had!

Het lot bepaalt en als je dat nog niet gelooft.....dan dit nog. Mijn vrouw en ik komen zelf uit respectievelijk Heemskerk en Beverwijk. Meeste familie en ouders zijn daar nog steeds, dus logisch dat bij aankomst Schiphol wij de eerste dagen daar te vinden zijn.

Nu was er na de beslissing om de Alvis over te nemen het probleem ontstaan, waar kan ik dit prachtige museumstuk veilig en goed opslaan? Eva had er geen probleem mee om de Alvis voorlopig in het Land van Maas en Waal te stallen. Echter dat was natuurlijk niet het meest praktische. Had er zelf ook nooit aan gedacht dat er wel eens een Alvis club zou bestaan.

Wat wil nu het toeval. Wij reizen veel en kwamen op een gegeven moment tijdens een bezoek in de Congolese hoofdstad Kinsasha een Nederlandse heer tegen die (wat is de wereld toch klein) ook in Beverwijk woonde. Dat niet alleen, ook hij had een old-timer (Jaquar). Toen ik hem mijn probleem van de mogelijke stalling voorlegde, vertelde hij mij dat



zijn Jaquar bij iemand in Zwanenburg had gestald. Nou zeg, is dat niet weer toevallig, dat ik zo dan weer bij Ab van Egmond terecht kom, 15 minuten van Beverwijk!

Sinds 2000 heb ik geen verzekeringsbedrijf meer. Na zes orkanen, een zwaar verkeersongeluk en zevendaagse werkweken van meer dan 15 uur per dag (ja waar was de tijd van onder de kokosnoot boom), besloot ik het bedrijf te verkopen. Wij hebben ons sindsdien toegelegd op de onroerendgoed-markt van Sint Maarten. Met een betere balans dan voorheen, bouwen, verbouwen, kopen, verkopen en verhuren wij onroerend goed.

Wij kijken uit naar vele leuke trips met de Woody, waarbij wij graag de andere leden van Alvis Nederland ontmoeten. Nog even om af te sluiten. De Alvis Woody is in Sint Maarten geregistreerd en is daarmee het oudste geregistreerde voertuig van het eiland. Met de gezamenlijke liefde van mijn vrouw en mijzelf voor het eiland en de Alvis Woody, hopen wij hiermee ook ons eiland op een positieve manier te promoten.

Henk en Marja Beentjes

International Alvis Day 2014

Eindelijk weer aan de overkant! Het was alweer 9 jaar geleden dat wij Engeland bezochten en het knaagde al een paar jaar. De afgelopen jaren kwam het er maar niet van door eeuwig durende klussen aan onze woning en andere bezigheden die ons (met de Alvis) van de straat houden. En wij hadden geen Alvis paraat die fit genoeg leek voor de trip.

Maar op donderdag 28 aug. was het toch zo ver!

De TB21 was grondig nagezien en wat kleine onvolkomenheden verholpen. Heel veel nog niet maar deze stonden een veilige reis niet in de weg. I.A.D. 2014 vond plaats in Abingdon on Thames, net onder Oxford. Wij zouden de reis maken met vier personen en twee Alvissen. Martin, mijn broer en Alvisgenoot, Maria Visser, nu helaas zonder Melle, Alicia, mijn lieve spaanse vriendin, en ikzelf.

De auto's waren de TB14 waarvan Melle en Maria meer dan 30 jaar lang hadden genoten, en mijn TB21. Maria hoopte in Engeland een nieuwe eigenaar te vinden voor hun Alvis.

Alicia was al op zaterdag van uit het zuiden bij ons gekomen en zou de reis met ons meemaken en daarna nog een poos bij ons blijven. Helaas moest zij nu op 4 september al voor een medisch onderzoek in Spanje verschijnen, en dat was de dag waarop wij uit Engeland naar huis zouden terugkeren. Ook wilde zij haar dochter dolgraag bezoeken, die sinds een paar maanden in Londen woonde.



Alicia en maria praten even bij terwijl de heren de laatste voorbereidingen treffen.

Ingewikkeld dus, en plannen moesten gemaakt om dat allemaal in ons programmaatje in te passen. Donderdag kwam Maria met zoon Patrick uit Leeuwarden aangereden.

Patrick maakte Martin vertrouwd met Maria's TB14, want hij zou deze gaan rijden. Er moest nog wat werk aan de kap van mijn TB gebeuren, want "you never can tell in England", en toen op weg. Nog maar net op de A12 werd de lucht geheel zwart en brak er een enorme stortbui los. Fijn dat de kap nu in orde was, jammer dat er geen kans was om deze op te zetten op de A12! Al het verkeer vertraagde tot 60 km/u en het zicht was nihil. Het werd mijn ruitenwisser ook te machtig en deze sloeg dwars waardoor hij nog maar een streepje wiste. Dus neus op de voorruit, goed opletten en alles ging goed!

Op tijd voor de Ferry, wat eten en gauw de kooi in, want we zouden weer akelig vroeg van het schip afgewerkt worden de volgende ochtend.

Vrijdagochtend konden we inderdaad vroeg op weg en besloten we al snel de hoofdroute te verlaten en via kleinere weggetjes richting Oxford te koersen.



Wat een heerlijk weer, die kleine dorpjes, alles oud en antiek, niets moderns te zien!



Maar onze leuke route liep vast toen wij een motorway niet konden kruisen en rondjes bleven draaien. Dan maar wat vlotter en geen kleine weggetjes meer! Na toch een leuke dag rijden kwamen wij aan bij het Milton Hill House Hotel, waar het hele Alvis gebeuren plaats zou vinden. Wij meldden ons bij Jenny Tillyer en namen ons deelnamepakket in ontvangst. Wij troffen enkele bekende Engelse Alvis owners en ook Manfred Fleischman, in gesprek met Mike Dunn, de man achter Alvis Archive, die verbazend goed Duits blijkt te spreken! Wij verbleven niet in dit hotel omdat dit te snel volgeboekt was, maar gingen naar het "overflow" hotel enkele kilometers verderop, waar wij trouwens heel gelukkig mee waren. Een zeer gezellig hotel met een uitstekende kok! Hier troffen wij ook Lex en Lydia Böcker met met hun kleine Elisabeth, nu net 9 maanden oud.

Zaterdag 30 augustus was een dag met diverse keuze programma's voor de deelnemers. Wij hadden gekozen om "The Longstone Tour" te gaan rijden. Vertrek vanaf het Milton Hill House



Hotel voor een leuke route met enkele interessante bezoeken.

Onze Tour ging jammer genoeg niet van een leien dakje. De 2 bestuurders moesten het doen met 2 navigatrices die niet zo goed met de Engelse routebeschrijving overweg konden en al snel waren we de kluts kwijt. Mr. TomTom wist het gelukkig wel en stuurde ons maar direct naar ons eerste bezoek, het Oxford Bus Museum. Door onze verdwalings arriveerden wij





Nuffields Place. Toen wij weer buiten kwamen stond er naast mijn TB één van de 1e producten van Lord Nuffield geparkeerd!

zij waren! Uiteindelijk kwamen zij uit een ons nog onbekende hal en konden wij als laatsten vertrekken. Een leuke route voerde ons naar "Nuffield Place". Het huis van Lord Nuffield, de oprichter van Morris

toch als laatsten en besloten meteen iemand aan te klampen waar wij later achter aan konden rijden zodat wij geen routes hoefden te lezen. Een echtpaar met een TE saloon vindt dit prima en wij gingen het museum bekijken. Dit bevatte ook het Morris Motors Museum wat erg leuk was. Terwijl wij hier waren hoorden wij alweer motoren starten en Alvissen vertrekken en om onze "leiders" niet te missen gingen wij snel naar buiten. Ongeveer alle Alvissen waren alweer weg behalve de TE van ons "volg" echtpaar. Zij zelf waren nergens te vinden! Men zocht overal maar niemand wist waar



Motors. Destijds een van de rijkste mensen op aarde. Toch leefde hij bescheiden in dit charmante huis. Heel aardig om het geheel nog origineel ingericht huis te zien en hoe deze interessante persoonlijkheid leefde, die vrijwel zijn hele vermogen wegschonk



aan goede doelen. Heel wat scholen en ziekenhuizen werden met zijn schenkingen verwezenlijkt. Die avond het galadiner. Er waren zoveel gasten dat deze over drie aangrenzende zalen werden verdeeld! Hierdoor was de speaker onverstaaanbaar, ook door de haperende geluidsinstallatie.



wij met een echtpaar, prachtig gekleed in "period dress" Zij hadden al om de TB14 lopen draaien en zouden later ook de eigenaars worden. Veel te snel was het tijd voor de prijsuitreikingen en afsluiting keerden wij met het hoofd vol van indrukken weer naar ons hotel terug. 's Avonds belde Mark,



Van het diner was het dessert erg lekker, over de rest zullen we het niet hebben. Wel hadden we veel plezier met onze tafelgenoten.

Zondag was natuurlijk de grote dag. Het weer was geweldig en de terreinen van het Hill House Hotel waren prachtig geschikt voor de opstelling van de vele Alvissen, welke in leeftijdsvolgorde waren gerangschikt. Wat een genot om zoveel moois bij elkaar te zien! De hele dag was goed georganiseerd en vloog om waardoor wij het gevoel hadden veel te missen. Het is de ultieme kans om zoveel verschillende typen te zien en te vergelijken. Maria's TB14 trok serieus geïnteresseerden, toen bekend was dat deze te koop stond. Martin en Maria waren er aardig druk mee! Tijdens de lunch zaten



met wie wij gelunched hadden, om te zeggen dat zijn vrouw Debbie heel graag de TB wilde, en omdat de auto nu toch in Engeland was konden we het misschien regelen dat hij meteen kon blijven? Maria was overdonderd dat het allemaal zo snel ging. Maar de kopers waren sympathiek en Debby was een "perfect match" met de TB. De volgende





1947 Alvis TB14 en 1952 Alvis TB21 - Downton Abbey (Hilgelere Castle)



Lunch in Lower Slaughter

De volgende dag op weg naar de plek waar de TB14 zou achterblijven. Heerlijk touren door de Cotswolds met kapje open en veel bekijks.

Op woensdagmorgen moest Maria afscheid nemen van de geliefde grijze TB met vele herinneringen aan de reizen met Melle. Het was moeilijk voor haar, het ging nu veel sneller

dan verwacht. Maar toch met een goed gevoel dat de TB nu terug in Engeland is en in handen van een echtpaar dat er goed voor zal zorgen, zoals Melle wilde.

De terugreis naar Harwich moest nu zo snel mogelijk met z'n drieën met één

TB21 en een huurauto.

Wij hebben genoten van dit wat avontuurlijke tochtje, van het International Alvis Weekend (10 nationaliteiten aanwezig!) en 250 Alvissen, van de hartelijke ontmoetingen en de geweldige organisatie.

Volgend jaar weer?

Paul van der Velde

ochtend verstreek met onderhandelingen en regelen waar de auto voorlopig kon verblijven

tot dat alles rond was.

Wij zouden woensdag alweer terugkeren en

voorzagen dat de overdracht voor die tijd niet zou lukken.

Alicia zou nu via haar dochter in Londen teruggaan naar Spanje en ik bracht haar naar het treinstation.

In de middag was er tijd om wat aardigs te gaan zien en bezochten wij Highclere Castle, beter bekend als Downton Abbey van de bekende TV-serie.

Het was al laat, bijna geen publiek meer, maar wij hadden daardoor de kans om mooie plaatjes te maken van deze twee zeldzame TB's bij elkaar.

Wij bleken stiekum gefilm door iemand die later zei "press" te zijn en het filmpje op Youtube heeft gezet (zie: https://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=ICE9ozStig).

Intussen echt engels hondenweer dus terug naar het hotel.



Maria neemt afscheid van de TB14



Restauratie Alvis Graber.

door Bert Kramer

Meer dan vijftig jaar geleden ben ik in Eindhoven Chemische Technologie gaan studeren, dus geen Werktuigbouw, een richting waar ik in de loop van mijn studie veel meer voor ben gaan voelen.

De bibliotheek van de TH Eindhoven kende een afdeling Automobieltechniek. Hier kwam ik voor het eerst catalogusnummers tegen van het blad Automobiel-Revue. Op de binnenpagina van het voorblad stond ieder jaar een grote advertentie van een voor mij toen nog onbekende Carrossier Graber.

De afgebeelde auto's vond ik werkelijk schitterend, maar dergelijke modellen waren ten ene male financieel onbereikbaar zelfs wanneer je bent afgestudeerd. In mijn studietijd werd mij eens door mijn vader gevraagd of ik mijn ouders naar Lugano kon rijden, omdat mijn vader toen rugproblemen had. Het viel mij op dat er in Zwitserland veel mooie goed onderhouden klassieke auto's rondreden die je in Nederland nauwelijks zag. Toen ik in 1968 afstudeerde kwam ik op het idee om met een vriend eens in Zwitserland te gaan rondkijken of ik ook een zeldzame, liefst Engelse, auto kon



Muisgrijze Graber Coupé voor de restauratie

vinden die ik zou kunnen kopen. Zo vond ik een Riley 2.6 uit 1957 die ik wel geschikt vond. De eigenares, een oude weduwe, wilde de auto wel kwijt maar dacht in een geheel andere prijsklasse dan ik, zodat alleen een openingsbod en mijn adres over bleven. Een jaar later kreeg ik een briefje van haar waarin zij aanbood mij de auto te gunnen voor een veel redelijker prijs. Dit was toen echter niet meer interessant. Tijdens die Zwitserse reis brachten we ook een bezoek aan Graber in Wichtrag, waarbij ik kennis maakte met Hermann Graber. Er werd in de werkplaats gewerkt aan de laatste Alvis ooit geleverd (27475), deze was besteld door de CEO van Ciba-Geigi. Er waren ook gebruikte auto's te koop en wij kregen een fraaie





gebied (zomer 1970). Onmiddellijk realiseerde ik mij dat mijn vage plannen om ooit een Graber te gaan zoeken nu toch wat urgenter werden. Via een Eindhovens studiegenoot zette ik een advertentie in

cabriolet panoramique te zien die voor een Nederlands jaarsalaris te koop was. (twee foto's van een dergelijke cabriolet zijn bijgevoegd). Op mijn vraag of er ook inruilauto's waren kreeg ik een positief antwoord. Er was een TD21 mk.1 te koop met een Engelse carrosserie waarvoor de prijs omgerekend ongeveer 1500 Euro bedroeg.

Dit werd mijn auto, en op deze wijze werd ik in 1968 Alvis eigenaar, hoewel ik de

de Automobil-Revue waar om een (lhd) Graber cabriolet werd gevraagd. Ik kreeg vijf reacties, helaas alleen coupe's. De meest interessante was een coupe uit 1964 (31.000 km.) van een industrieel uit Basel, echter ingeruild op een nieuwe Opel Diplomat (!). Ik kon de auto komen bezichtigen maar overleg over prijzen moest ik doen bij de Opel dealer. Dit bleek later zeer gunstig want de Opel dealer (hij reed een Camaro) zat met de Alvis in zijn maag. Spontaan gaf hij mij een korting van 40% op zijn inruilprijs. Zo werd ik op 28 november 1970 voor de tweede maal eigenaar van een Alvis. Later bleek deze auto de laatste rhd coupe door Graber gebouwd te zijn.

Wij werden lid van de AOCN en wij hebben vele tientallen jaren naar tevredenheid met de Graber gereden. In 2011 kwam ik tot de conclusie dat de banden nu dertig jaar onder de auto lagen en dus wel eens vervangen mochten

échte Grabers wel heel wat interessanter vond. Ik woonde in die jaren op kamers in Den Haag en daar kocht ik ook regelmatig de Automobil-Revue. Zo kwam het dat ik dit Zwitserse blad op een terras in Den Haag zat te lezen. In dit blad werd in een artikel melding gemaakt van de dood van Hermann Graber en zijn erfenis op automobielen



worden. De besturing werd ook steeds zwaarder. Er werden nieuwe Vredesteins gekocht en de auto stond in Wassenaar op de brug.

Op zo'n moment kun je goed langs de onderzijde van de deuren kijken en constateren dat deze beginnen te roesten. Ook op andere plaatsen, zelfs op het dak, bladderde de oude lak af. Een spuitbeurt of een restauratie blijkt dan noodzakelijk. De doffe lak van een muisgrijze tint heb ik nooit optimaal gevonden en het witte leer ook niet. Overigens heeft de oude eigenaar in Basel zijn Opel Diplomat destijds ook op speciale bestelling van wit leer laten voorzien!

Over smaak kan duidelijk niet getwist worden. Dit voor ogen hebbende is het dus de moeite waard naar een goede kleur voor de lak te zoeken en naar een nieuwe kleur voor het leer.

Graber leverde destijds iedere kleur en bijna ieder leer, maar de meeste klanten lieten zich adviseren.

Na enig zoeken vond ik een mini-cabriolet kleur grijs samen met de kleur amaretto voor het leer. Via een groothandel in

bekledingsstoffen vonden we bijpassende vloerbedekking.

Ik ben gaan zoeken naar een goede spuitser. Via Roel heb ik een offerte laten maken in Breda. Maar het is handig als je dichterbij huis blijft. Garage Baak in Voorschoten (300 meter van ons huis vandaan) heeft een prima plaatwerkerij met goede vakmensen. Baak heeft ervaring met het restaureren van oldtimers (o.a. Een Jaguar XK140). Het gehele jaar 2013 is regelmatig aan de auto gewerkt, ik kon er lopend naar toe. Volgens Baak viel de opdracht alleszins mee. De achterbumper moest verchromd worden. Dit is gedaan in Rotterdam maar het resultaat is onder de maat. De bumper is onvoldoende strak gemaakt. Ik ben van plan met de Graber naar Rotterdam te gaan om over de bumper te reclameren.

We hebben wel een goed eindresultaat bereikt.

Op de vijftigste verjaardag van de Graber op 30 juli 2014 was de auto in zijn nieuwe kleurstellingen te bewonderen.



De Helmondse Indian run

of wel het weekend waarin Jan Maarten zijn eigen auto weer repareerde.

De geplande rit rond het IJsselmeer kon helaas niet doorgaan, waarop Anton op het laatste moment aanbod de organisatie van het weekend op zich te nemen.

Voor de hand ligt het dan het in de buurt te houden, omdat je daar het best de weg weet.

Op vrijdagmorgen 26 september togen wij op weg naar het zuiden. Andre en Riet en de zus van Riet, Tonny die in plaats van Marijke met mij mee reed. Er moest eerst nog naar België gegaan om daar te kijken naar een klooster als onderkomen voor het jubileum weekend van de Van Egmond Club. Volgend voorjaar gaan wij al 25 jaar in dat verband weekenden met elkaar weg.

In het klooster Corsendonk bij Turnhout was er een meeting van de Belgische belastingdienst aan de gang. Andre en ik mochten ons tegoed doen aan de goede lunch die aan deze belastingmensen werd geserveerd. Wij hadden daar nog nooit een cent belasting betaald en toch een dergelijke traktatie. Dit is ons in Nederland nog nooit overkomen hoewel wij hier al jaren trouw onze belasting centen afdragen.

Rare jongens die Belgen, maar wel gastvrij. Ook viel ons op dat de Belgische belastingdienst zijn medewerkers er goed

bij laat rijden. Op het terrein stonden zeker 50 donkerblauwe Mini's geparkeerd. Zeker in Nederland een van de duurere auto's in zijn klasse. Naast deze ontmoeting met de belastingjongens van onze zuiderburen kregen wij een prettige indruk van ons toekomstige onderkomen.

Tegen half 5 reden wij het parkeerterrein van hotel Fitland in Helmond op, alwaar Anton en Ellie ons al verwelkomden samen met enkele andere leden. Een splinternieuw hotel, waar ook een zorghotel, een fysiotherapeutisch centrum en revalidatiecentrum aan verbonden waren. Mogelijk hadden Anton en Ellie hiermee vast een blik op de toekomst van onze vereniging geworpen, want onze leden worden steeds ouder en gaan steeds vaker iets mankeren. Wel handig als er tijdens zo'n Alvis weekend wat meer zorg geboden kan worden. Hier en daar zag je ook mensen zich met een rollator



of een scootmobiel voortbewegen, iets wat ik eerdaags binnen onze vereniging ook wel zie gebeuren. Na de welkomst borrel werden wij in een taxi vervoerd naar Kota Radja, volgens Anton het lekkerste Chinese restaurant van het land. Hij had niets teveel gezegd, het was buitengewoon. Ik zou er de komende maanden best kunnen eten zonder het zat te worden. In het hotel gekomen nog even een gezellig glaasje gedronken.

De volgende morgen kwamen Hans en Ingeborg al tijdens het ontbijt aan. Zij hadden dat weekend andere verplichtingen maar wilden toch even iedereen zien en reden die dag mee. Bij de start bleek dat de auto van Jan Maarten de pijp inderdaad aan Maarten gaf. Jan Maarten stapte gedwongen in bij Teun die alleen was omdat Ans andere bezigheden had. Via een leuke rit door het Brabantse kwamen wij aan bij Classic Car te Boxtel, waar er naar al het lekkers gekeken mocht worden.

Op valt de mooie ruime opstelling en veel mooie auto's. Geluncht werd er in het bijbehorende restaurant. De mist was inmiddels opgetrokken en

de zon scheen volop, zodat het een echte Indian Summer rit werd, die eindigde op het terras bij het hotel. Daar aangekomen vertrok Jan Maarten naar zijn auto. Onderweg bij Teun in

de auto overdacht hij nog eens wat er met zijn auto aan de hand kon zijn en bleek hij nog maar eens te controleren of de accupool voldoende was aangedraaid. Een klein tikje verder doordraaien en de auto bleek te starten. Stralend bleek Jan Maarten zijn eigen auto gerepareerd te hebben terwijl hij er altijd prat op gaat geen verstand van auto's te hebben. Wij vonden het allemaal knap van hem.

Tegen de avond bleek Anton gezorgd te hebben voor een arrangement waarbij gebowld kon worden, vrij gedronken en gedineerd voor een vast bedrag. Onze Alvis redacteur bleek hier ook over verborgen talenten te beschikken en ging onofficieel met het hoogste aantal punten aan de haal.

Op zondag wederom een stralende dag. Eerst uitgeslapen en daarna op pad in de omgeving van Helmond. Een prachtig kasteel bezocht en m.n. de bijbehorende

poortwachters woning waar zich een B&B in bevond. Hier zagen meerdere leden zich al een weekendje verblijven. Uiteindelijk kwamen wij terecht in het café behorend bij de Bavaria brouwerij te Lieshout. Hier genoten wij van een lunch. Men had in Lieshout voor ons van alles van stal gehaald om ons te vermaken. Tegenover ons op een parkeerterrein een verscheidenheid aan VW kevers en daarna kwam er allerlei oorlogstuig uit een ver verleden door de staart gereden. Er werd gestopt in Lieshout en de Alvis leden konden zich verhouden met de mensen van Keep them Rolling. In de middag werd er een interessante rondleiding in de Bavaria brouwerij



Frederike, nu ook zelfstandig clublid, verscheen met haar eigen TA21.

gegeven. Leuk dat zo'n Brabants familie bedrijf wereldwijd vooral beroemd werd met een alcohol vrij bier. Op het nog steeds zonnige terras werden wij nog verwend met een drankje en bitterballen, waarna

wij weer op huis aan gingen. Verreweg het grootste traject was voor Manfred en Christa en Guido en Maaik die nog respectievelijk naar Frankfurt en Neurenberg moesten. Het weekend was niet heel druk bezocht, maar de sfeer was buitengewoon ontspannen en aangenaam geweest.

Simon.



Wel een Alvis maar geen lid!

De club DVSCC (Dutch Vintage Sports Car Club) organiseerde recentelijk een vrij rijden weekend op het circuit van Zandvoort. Onder de bezielende leiding van de voorzitter, ons clublid Ron van 't Schip en zijn zeer gemotiveerde medebestuurders werd er ons een geweldig weekend voorgeschoteld.

Het moet gezegd worden we hadden VEEL mee. Naast ongekend mooi zonnige 27 en 28 september dagen, was er door omstandigheden ook gelijktijdig het DTM geweld dat daar zijn raceweekend hield. Dit is vergelijkbaar met formule 1, de top of de Bill qua techniek. Ook kosten technisch weinig tot geen beperkingen- ALLES kan! Deze Duitse organisatie had zelfs zijn eigen TV ploeg meegebracht die dit hele evenement rechtstreeks uitzond over de diverse landen in de wereld. Gelukkig hadden wij een eigen stuk terrein, waar een tijdelijk tent was opgezet. Hier konden de ca 75 vooroorlogse auto's parkeren en was de

Blekemolen "catering" voor ons gezelschap gereserveerd. Kortom we waren onder elkaar met gelijk gestemde voor oorlogde auto's die graag eens het gaspedaal ongestoord wilden intrappen. Er waren twee klassen gecreëerd; Boven of onder de 100 km/h ??? Of dit de gemiddelde snelheid of maximale was is niet duidelijk, maar je kunt ook zeggen de echte hardrijders of de gentleman sportieve groep. Er was weinig verschil, wat er toe leidde dat we de laatste sessie maar allemaal met elkaar reden. Zo hoort en kon het ook. Er werd met "verstand" en eerbied voor de oude techniek gereden, maar gelukkig wel zo sportief dat de banden behoorlijk "heet" werden en een ieder toch een natte rug kreeg en de adrenaline stoot duidelijk aanwezig was! Onder de deelnemers waren een zestal clubleden te weten; Ron van 't Schip- Yvonne en Ab van Egmond- Henk Janus - Martin Aaldering en mijn persoontje.

Nu over de meerrijdende Alvissen van niet clubleden.



Bas Jansen met passagier vol aan de bak



Tom met zijn zwager bij zijn Bentley 3 - 4,5 onder oriëntatie/herkenningsbord

Bas Jansen, een professional, want hij is carrosseriebouwer en begon in 2000 in het bedrijf dat zijn grootvader al in 1936 was gestart met het bouwen van diverse koetsen.

Hij reed de bekende fel gele Alvis speed 25 die eigenlijk van ons clublid Ron van Riemsdijk is (bekend van middenfoto in Triangel 96 waar deze auto in Marokko staat).

Deze uit UK komende auto werd door Bas voorzien van de carrosserie en staat heden te koop bij hem.

Theo Castricum, ook een professional. Met zijn bedrijf Castricum Collector Cars in het Noord Hollandse 't Veld bezitten zij een restauratiebedrijf die diverse oldtimers reviseren en of (ver)bouwen. Hij reed met een 4,3 "special", waarvan hij motor en chassis zo'n jaar of 5 geleden in Zuid Afrika heeft gekocht en die nu helemaal wordt opgeknapt. Zij hebben zelf de carrosserie gebouwd en de auto is nu technisch rijklaar. Maar ze willen hem nog heel graag fijn tunen, en dat zal komende winter moeten plaats

vinden, alvorens deze auto een bekend verschijnsel op de Nederlandse wegen zal worden.

Jeroen Hoep, wonende in Bruinisse. Hij heeft ongeveer 2 jaar geleden na een kennismaking tijdens de 100 mijl van Amsterdam met Ron van Riemsdijk (ja dezelfde!) deze uit 1937 Alvis 12/70 sport gekocht (nr 37 tijdens dit DVSCC evenement).

Hij is een ware oldtimer liefhebber en bezit momenteel 2 Jaguars en een vijftal Amerikaanse auto's, en een Porsche 914. Na een bezoek aan het bekende Lelystad evenement werd hij enthousiast gemaakt voor het vooroorlogse materiaal. Met veel plezier heeft hij deze Alvis aangeschaft. Hij rijdt er "dagelijks" ook mee en voor wat hem betreft niets met een trailer maar gewoon vanuit Zeeland naar Zandvoort over de weg rijden. Kortom een man die deze oude techniek graag en met plezier laat functioneren.

Bob Compjet uit Kloosterzande. Is eigenaar van een staalconstructie



Jeroen Hoep op het rechte eind met wel 120 km plus!

bedrijf en heeft sinds een half jaar deze Alvis Speed 25. Heeft deze auto van zijn kennis Bert Degenaar (reed nu dit DVSCC mee met een Bentley Blower) gekocht en eigenlijk was dit zijn eerste rit ermee. Het is goed bevallen en hij wil graag meer doen ook op rally gebied en heeft al ingeschreven voor de Flying Scotsman rally die van 17 tot 19 april 2015 wordt gereden. Een echte Engelse

kaartlees rit voor de geoefende rijders en kaartlezers. Kortom enkel liefhebbers en goede deelnemers... Bezit als oldtimer ook een Jaguar E type maar wil graag vooroorlogs rijden.

Tim Willems uit Schijndel. Bezit nu ca 12 jaar deze vooral in UK wel heel bekende fel rode Alvis 4,3 special.

Hij racet graag in Engeland en redelijk vaak met succesvolle resultaten. Ook in Frankrijk tijdens de Remparts d' Angouleme was hij succesvol, vooral in de jaren 2006 en 2007. Hij werd er o.a. tweede onmiddellijk achter een Bugatti. Onderhoudt zijn Alvis zelf, want zijn eerste baan was auto monteur, maar tegenwoordig concentreert hij zich op Software waar hij full time actief in is. Deze bijzonder mooie en snelle Alvis is voor het racen gebouwd en niet geschikt voor de openbare weg.



Tim met de snelste ronde van de dag!

Marcel Magermans zou met een Alvis 12/70 rijden uit 1937, maar hij had zich afgemeld.

Stuk voor stuk heel interessante mensen die ook echte liefhebbers van ons merk Alvis zijn, maar om de een of andere begrijpelijke reden geen lid van onze club. Dat moeten we ook respecteren. En persoonlijk denk ik dat er wel meer mensen in Nederland af en toe rond rijden in een Alvis en geen lid van onze club zijn.

Kent u zo een persoon? Graag interview hem en laat ons weten wat voor Alvis hij rond rijdt. Ik houd u in elk geval op de



12/70 1937 van Marcel Magermans

hoogte en spot met plezier zulke individuen op een of andere rit hier of in 't buitenland.

Tom Gatsonides.

FEHAC *nieuws*

FEHAC neemt stelling tegen verkeersbord Milieuzone.

Op 9 oktober 2014 besprak de Tweede Kamer Commissie I&M de invoering van een flink aantal nieuwe verkeersborden. Hierbij is ook een verkeersbord voor de Milieuzone

Dit bord legt beperkingen op aan voertuigen op basis van Datum Eerste Toelating. Personenauto's met DET voor 1-1-1992 mogen de milieuzone niet meer in ONGEACHT de BRANDSTOFsoort.

De Gemeente Utrecht wil hier als eerste gebruik van maken maar wil benzinevoertuigen wel toelaten.

FEHAC heeft hierop de commissie een brief gestuurd met het verzoek om hier nog eens naar te kijken. Deze brief staat binnenkort op de FEHAC-site.



Milieuzone rotterdam

Na Utrecht denkt nu ook Rotterdam aan een milieuzone voor personenwagens. Ook hierin dreigen de hobby-oldtimer gewaerd te worden. De FEHAC is hierover al in gesprek.

Interclassics/top mobiel 2015

Vindt van 8 t/m 11 januari 2015 plaats in MECC te Maastricht. Kijk op de FEHAC site voor het bestellen van toegangskarten met korting.



Mijmeringen van een Alvislid

Toen ik destijds de ALVIS TC108 G van mijn vriend Lutz B. overnam, waren er twee restricties, n.l. lid worden van de Alvis club en geaccepteerd worden door de Ballotage commissie. Beide is gelukt.

Het toenmalige bestuur ging akkoord ondanks het feit dat ik geen verstand van auto's heb en van de Ballotage commissie kreeg ik het groene licht na onze maiden trip naar de Int. Alvis dagen in Beamix en aansluitend een hele mooie tocht door Schotland met acht auto's. Het heeft een paar sigaren gekost maar dat had ik er graag voor over.

De huidige redacteur van de Triangel kende ik al jaren gezien we beiden in Prinsenbeek woonden.

Kennen is misschien een groot woord maar in ieder geval van gezicht. Graag zou ik Hans even willen bedanken, niet omdat hij redacteur is geworden is, dat is natuurlijk ook een compliment waard, maar gezien zijn grote vrijwillige inzet bij mijn laatste reparatie aan mijn Alvis. Hans heeft mij werkelijk bij de hand genomen of beter gezegd het voortouw genomen en na wat tegenslagen

rijdt mijn Alvis weer zoals het zijn moet. Hans ook namens Nel bedankt voor alles. Door de Alvis club hebben we elkaar echt leren kennen, wij zijn er blij mee en dat heeft niet alleen te maken met de reparatie.

We hopen nog vele malen met elkaar op te rijden naar welke event van de Alvis Club dan ook. En laten we de traditie erin houden om zulke dagen af te sluiten met een lekker glas wijn bij een van ons thuis.



Nogmaals bedankt,
Roel & Nel

— — — — — Advertentie — — — — —

Martin Planje, een ex-Alvisclublid, mailde kort geleden, dat hij aan het opruimen is en nog wat voor clubleden interessante zaken gevonden heeft. Heb je ergens interesse in, mail hem dan: martpla38@telfort.nl

Aangeboden:

Carcoon voor een TA21, Withworth steek, dop en ringsleutels, sparepart lijsten en vele engelse clubbladen. Ook nog een aantal eigenclubbladen.

Miniatuurauto's of het plezier van het verzamelen

Weinigen onder ons hebben een garage waar een half dozijn auto's van ons geliefde merk inpassen of een echtgenote die vindt dat één of twee exemplaren niet genoeg is! Dan rest ons als ware liefhebbers slechts de Alvissen in miniatuur.

drophead wilt. Zelfs Cabriolet de ville (en niet Coupé de ville) voor de TA-TC series is mogelijk.

Helaas zijn deze werkelijk met de hand gebouwde modellen niet goedkoop, prijzen vanaf 120.- Pond.

Maar er worden ook af en toe types



Drie maal Alvis 12/50, van links naar rechts, model Sport, Beetleback en Ducksback. K&R- Replicas, niet meer te koop.



Twee fraaie Speeds 25.

En daar hebben we geluk. In Engeland bestaat een bedrijfje (J&M Classics) dat van bijna alle types Alvissen miniatuurmodellen maakt van een mooi zwaar witmetaal in de gebruikelijke schaal 1:43. Het gaat zelfs zover dat je de kleur kunt aangeven of dat je een saloon of een

uitgebracht door anderen, in bijna alle gevallen in het veel lichtere resin (soort kunsthar). Deze zijn veel goedkoper en meestal niet minder fraai (Made in China), maar de oplages zijn vaak klein en op=op. Zo heeft de firma Neo enige jaren geleden een heel mooie serie TD-TE-TF uitgebracht --zie Triangel

nummer 81. Prijs toen euro 50.- Maar waar vindt je die nog? Hiervoor is er de Nederlandse Algemene Miniatuur Auto Club (NAMAC) die 6 keer per jaar in Houten bij Utrecht een beurs organiseert. Dit zijn de grootste beurzen in Europa (!) waar zowel internationale



Naast de 12/70 Saloon een zeer fraaie 4.3 Tourer Van den Plas waar de auto van een bekend clublid model voor heeft gestaan.

handelaren als verzamelaars hun autootjes aanbieden. Hier begint de lol van het verzamelen.

Ik zou alle geïnteresseerden willen aanraden er eens heen te gaan, voor data in 2015 – zie www.namac.nl.

Twee enorme hallen met eindeloze tafels met tienduizenden autootjes waar

drommen mannen met hebbelijke ogen komen inslaan. Probeer maar eens met lege handen naar huis te gaan!

De variatie is onwaarschijnlijk groot, je koopt er nieuw, antiquarisch (oa. Dinky Toys) of tweede hands. Men verzamelt bijvoorbeeld race- of sportwagens, brandweerauto's, Engels of Frans of alleen



Een Duncan, TA 14 Woody en TA 14 Saloon.



Die kennen we allemaal: TC 21/100, TD en TE.



Soms op beurzen nog te koop, de zeer gedetailleerde Alvis 4.3, schaal 1:24, destijds uitgebracht door Franklin Mint.

een bepaald merk. Of zomaar, heel bijzondere auto's zoals de net uitgebrachte Alvis TC 108 Graber uit 1957 in resin door leverancier Matrix. Ik wens geïnteresseerden veel plezier en een goede jacht.

NUTTIGE ADRESSEN:
Alvis miniatures :J&M Classics, verkoop door www.marqueart.com.

Beurzen NAMAC:
Euretco Expo Center.
Meidoornkade 24- Houten
(onvoorstelbare keuze!)
www.modelcarworld.de,
prima internet leverancier.
Grootste in Europa!

Jan Maarten ten Bos.

N.B. alle afgebeelde miniatures komen uit de prachtige verzameling van LUTZ BURGHARD, met dank!



Uit de oude doos ...

1992
Picnic bij Kasteel Beverweerd tijdens 2e lustrum, met ook zus Evelien van der Velde.



Fire Flight pinksteren 2004 bij Stoomgemaal Hertog Reijnout in de polder Arkenheem.

September 2002
4e lustrum AOCN in Golden Tulip Tjaarda, Friesland.





Alvis Model	Date published	Reg.#	Sequence of Chassis numbers	Number produced	Years of production	Remarks	# Pgs
12/50 and later models			See remarks			See last chapters of book <i>The Vintage Alvis</i> by Peter Hull and Norman Johnson.	
Firefly SA & SB	?	18	9586 - 11882	873	1932-1934		40
Firebird SA	199401	19	12236 - 14185	450	1934-1936		20
Crested Eagle	?	20	10651 - 14959	602	1934-1939	Many different coachbuilders, only 42 survivors	40
Silver Eagle	199507	21	11351 - 13585	2690	1927-1936	Batches of numbers were used within this sequence for Silver Eagles and 12/50's	125
Speed 20 SA	198803	17	9184 - 10628	324	1931-1933	324 plus several earlier cars	8
Speed 20 SA	199606	22	9184 - 10625	351	1931-1933	Re-issue of Number 17, 198803	2
Speed 20 SB	198710	15	10852 - 11885	384	1933-1934		22
Speed 20 SB	199706	24	10851 - 11875	375	1933-1934	Re-issue of number 15, 198710	25
Speed 20 SC	198708	14	11906 - 12783	255	1934-1935	Register is far from complete	4
Speed 20 SD	198706	13	12990 - 13325	136	1935-1936		2
Silver Crest	198711	16	13777 - 16666	518	1934-1939		6
SA 25.63: 3½ Litre	198504	6	13086 - 13147	62	1935-1936		2
3½ Litre	200105	30	13086 - 13155	70	1935-1936	Re-issue of number 6	14
Speed 25	198608	12	13326 - 14689	391	1936-1940		12
Speed 25	200203	31	13326 - 14689	391	1936-1940	Re-issue of number 12	25
4.3 Litre	198512	10	13156 - 14871	166	1936-1940		6
4.3 Litre	200504	32	13156 - 14871	166	1936-1940	Re-issue of number 10	21
12/70	198606	11	15150 - 15890	714	1937-1940		16
12/70	200908	34	15150 - 15890	714	1937-1940	Re-issue of number 11	64
TA 14 (incl. TB 14)	198506	7	20500 - 23830	3213	1947-1950	Some 1000 were sold as chassis only.	20
TA 14 / TB 14	199608	7	TA 14: 20500 - 23830 TB 14: 23500 - 23599	3113	1947-1950	Re-issue of number 7, no change of Reg.#	78
TA 21	198508	8	23803 - 25119	1314	1950-1955	23821 - 23830 are TA 14's 25323 - 25331 are TA 21's	6
TA 21	200007	29	23803 - 25119	1319	1950-1955	Re-issue of number 8, see above remarks	50
TB 21			25120 - 25150	31	1952-1954	Source: <i>Alvis Three Litre In Detail</i> , TA21 to TF21 1950-1967 By David Culshaw	
TC 21 & TC 21/100	198511	9	25151 - 25908	725	1953-1955		6

Version 10-05-2014

Page 1/2



Alvis Model	Date published	Reg.#	Sequence of Chassis numbers	Number produced	Years of production	Remarks	# Pgs
TC 21 & TC 21/100	200305	32	TC 21: 25121 - 25300 25333 - 25384 TC 21/100: 25385 - 25908	726	1953-1955	Re-issue of number 9	29
Healey G- series	200305	32	25301 - 25322	22	1953-1955	Re-issue of number 9, part of no 32	1
Grabber	197510	Bull. 261	25255 - 27438	44	1954-1967	Listing in AOC Bulletin 261, Oct 1975, page 8-9	3
Grabber	201402	?	23872 - 27475	124	1951-1967	List is confidential, Grabber owners only.	2
TC108/G	198502	5	25909 - 25945	37	1955-1958	List of Grabber and Willowbrook	2
TD 21 Series I	198412	?	25938 - 26729	784	1958-1961	25946-25970: engine similar to TC108/G 25971-26729: 6 port head introduced	8
TD 21 Series II	198410	?	26730 - 27015	286	1962-1963	From 26848 ZF 5-speed gearbox standardized	6
TE 21 Series III	198408	2	27016 - 26367	352	1963-1966		6
TE 21 Series III	200005	28	27016 - 26367	Saloon: 257 DHC: 95	1963-1966	Re-issue of number 2	17
TF 21 Series IV	?	?	27370 - 27475	106 Saloon: 85 DHC: 21	1966-1967	Last car 27472 completed 20 th August 1967 by Mulliner Park Ward. 27473, 27474 and 27475 have gone to Grabber in Switzerland and 27475 was not completed until August 1968.	6
						TF 21 (Mk IV, 3 Litre) completed and closed and no plans for further models.	

Final remarks

With many pre-war models batches of numbers were used within the sequence. So not all numbers were always used, but the chassis number has to fall within the range. Most batches of numbers were used for a special type within the model. Batches and types eventually available when needed.

All chassis numbers of the TA 21 to the TF 21 can also be found in the book: *Alvis Three Litre In Detail*, TA21 to TF21 1950-1967 By David Culshaw.

Re-issued Registers may contain slightly different numbers due to further developed insight.

Version 10-05-2014

Page 2/2



Individuality



A striking combination of graceful lines and quiet effortless performance the Alvis Fourteen Special Sports Tourer 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 body

ALVIS LIMITED

COVENTRY · ENGLAND