

# TRIANGEL

*Power with beauty.*



*Speed with grace*

APRIL 2016 **104**

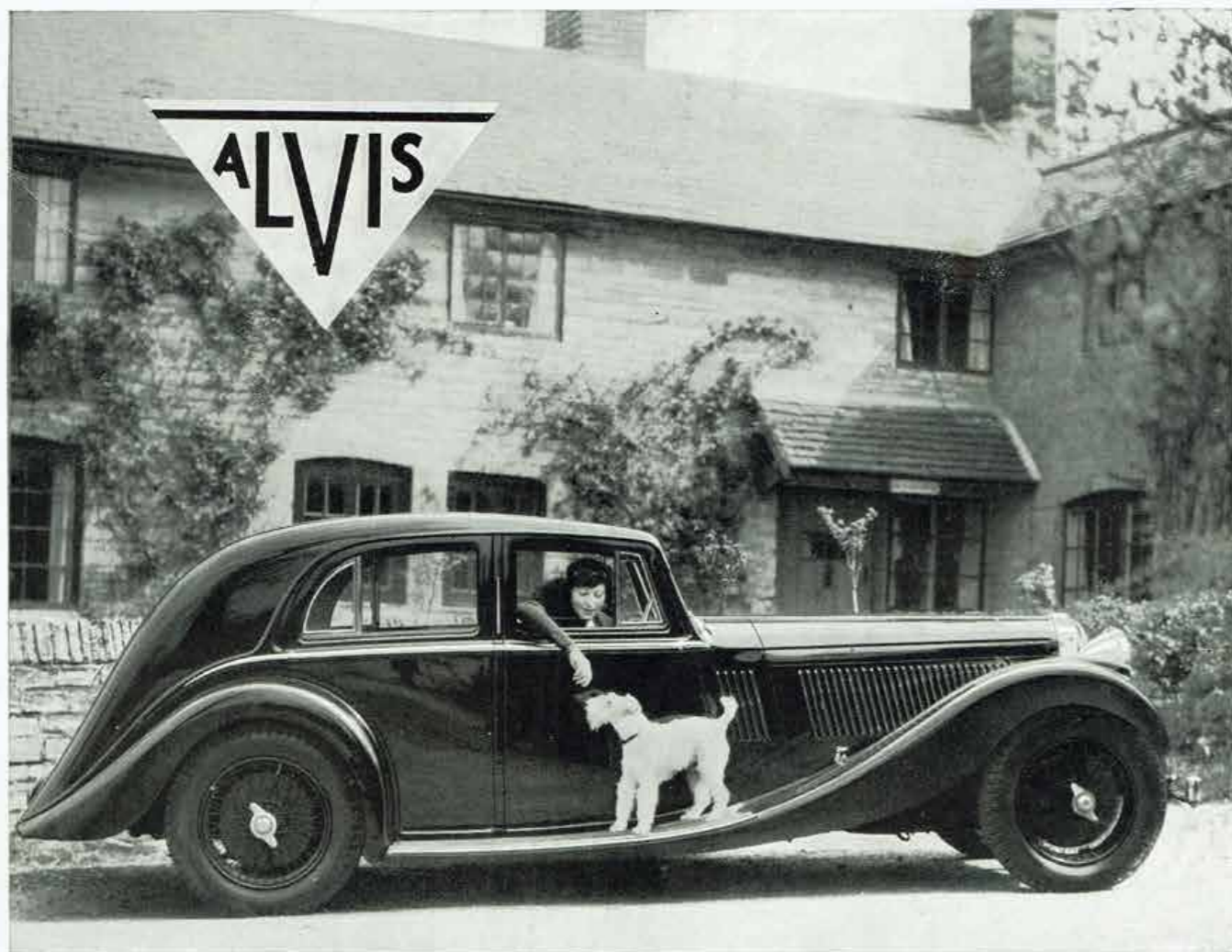
TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND

GROOT SUCCES OP  
BRITISH CARS&LIFESTYLE

VERSLAG  
ALGEMENE LEDENVERGADERING

VIA HELLENICA 2015

COACHBUILT ALVIS



The New ALVIS 3½-LITRE saloon shown is the FRANK HALLAM designed Mayfair body with sun roof and telescopic luggage compartment. Price complete is Eleven Seventy-five Pounds.

### CHASSIS CONSTRUCTION — COACHBUILDERS' CRAFT

Combining all that is finest in automobile engineering, Alvis cars call forth the highest praise from their owners—"The Alvis was running better and better as the mileage crept up"—"The car I had been aiming at all my life"—". . . remarkable road adhesion, particularly at speed on open fast bends."

ALVIS — THE INCOMPARABLE.

MIDLANDS DISTRIBUTOR

TELEPHONE:  
MIDLANDS 2456-7

# FRANK HALLAM

18-20 Bristol Street  
BIRMINGHAM

COGENT

MENTION OF "THE AUTOCAR" WHEN WRITING TO ADVERTISERS WILL ENSURE PROMPT ATTENTION.

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 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: 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](http://www.wetransfer.com) 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. 105  
Uiterlijk 19 juni 2016

4 **Chairman's Column**

5 **Van de redactie**

6 **Evenementenkalender**

7 **Een nieuw lid**

9 **Vintage/Classic car trip to Holland  
Bill McCreath**

10 **De Algemene Ledenvergadering  
van de AOCN**



verslag van  
Joran van Nimwegen  
en Agnes Hakkert

14 **Uit de oude doos**

15 **Via Hellenica 2015**  
Tom Gatsonides



18 **Coachbuilt**  
door Hans Noordhoek

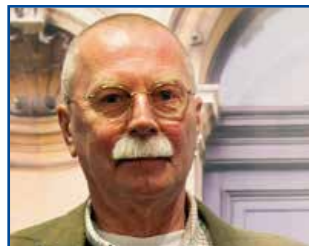


22 **Verslag  
van British Cars&Lifestyle**  
door Hans van Tongeren  
en Rob van Tuijl

26 **Het smeren van de stroomverdeler**  
TechnoTip  
door Hans Noordhoek



Voorplaat: **Onze clubstand op de British  
Cars & Lifestyle show werd nog meer  
opgevrolijkt door het bezoek van  
"Steve the Bagpipe Player"**



## Chairman's Column



### Alvis Owner Club Nederland, met clubblad op groot formaat vol enthousiasme een nieuw Alvis-Jaar in.

14 februari 2016 zijn we weer gestart met de eerste bijeenkomst in het nieuwe jaar, de Algemene Leden Vergadering. Onze secretaris, André Hillebrand, heeft er weer alles aan gedaan om een passende locatie voor onze vergadering te vinden.

We moeten onze leden iets bieden waardoor het aantrekkelijk wordt een ALV te bezoeken. Vaak is het niet de vergadering zelf die onze leden doet verschijnen maar veel meer de combinatie van elkaar weer eens ontmoeten op een leuke, interessante plaats waarbij natuurlijk de vergadering zelf in het middelpunt staat.

Dit jaar is zijn blik gevallen op 'Stoomgemaal de Tuut' in Appeltern, een museum stoomgemaal aan de Maas met daarnaast een museum met oude stationaire motoren. Appeltern is ook bekend om 'De Tuinen'.

Ook dit jaar kwamen de aanmeldingen voor de ALV maar zeer langzaam binnen. Wij zijn gewend dat er meerdere e-mails nodig zijn om onze leden uit hun stoelen te doen opstaan. Het lijkt wel of ze vastgeplakt zijn en voor het volgende jaar ga ik op zoek naar een goed oplosmiddel, enig idee wat daarvoor te gebruiken?

De vergadering, dit jaar op zondag 14 februari werd bezocht door 18 leden, samen met hun partners goed voor 29 personen. Wij mochten ook 3 nieuwe leden verwelkomen en hopen hen ook weer terug te zien bij onze evenementen in 2016.

Na de vergadering en de lunch volgde een rondleiding door het museumdeel van het Stoomgemaal. De vrijwilligers die de rondleiding hebben verzorgd lieten ons deelgenoot worden van hun enthousiasme en verbondenheid met 'de Tuut' of misschien moet ik schrijven 'hun Tuut', en 3 kwartier voor een rondleiding kan dan makkelijk uitlopen tot een paar uur.

Uiteindelijk kunnen we vaststellen dat we een uitstekende vergadering hebben gehad op een mooie en interessante locatie. André bedankt voor je inzet en wij zijn heel benieuwd wat je volgende jaar voor ons in petto zult hebben.

We gaan er weer een mooi Alvis-Jaar van maken, de evenementenkalender is vol en voor elke rit heeft zich een organisator gemeld. De Hare Drive in april, wordt door Roel en Nel Bijl georganiseerd in en om de Rotterdamse haven. Ik hoop bij de eerste rit van het jaar veel van onze leden te kunnen begroeten. Dus, zorg dat je Alvis in april startklaar is om naar Rotterdam af te reizen. Tot ziens!

Als geste aan onze Duitse leden is deze Column door Lutz Burchard vertaald en in het Duits in deze Triangel opgenomen.

Met een vriendelijke groet van jullie voorzitter,  
Anton Brouwers

### Der ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND geht mit vollem Enthusiasmus in das neue ALVIS Jahr.

Am 14. Februar 2016 war es soweit, die erste Zusammenkunft des AOCN und die jährliche allgemeine Mitgliederversammlung. Es ist immer etwas mühsam, eine geeignete Lokation zu finden, die sowohl für die ALV passt, aber auch ein Anziehungspunkt für alle Alvis Mitglieder ist.

Unser Sekretär, Andre Hillebrand, hat sich wieder einmal unheimliche Mühe gegeben und hat einen Platz gefunden, der eine gute Kombination von interessantem Treffpunkt und geeignetem Versammlungssaal ist.

Dieses Jahr waren wir dann im "Stoomgemaal de Tuut", eine historische Dampfmühle in Appeltern, die neben der Mahlanlage mittels Dampfmaschine, noch eine Abteilung für alte Antriebsmotoren hat, die Alvis Freunde begeistern konnte. Auch ist Appeltern bekannt für "De Tuinen" eine wundervolle Garten- und Parklandschaft.

Ja, wie immer ist es mühsam für unseren Vorstand, die Alvis Mitglieder aus dem Winterschlaf wachzurütteln und zur ALV zu bewegen. Da muss man schon mehrere @mails versenden und dann kommen die Zusagen tröpfchenweise herein!

Und dies auch in diesem Jahr, wo der Vorstand extra den Valentinstag ausgesucht hatte - für Jeden ein guter Grund, einen Ausflug mit seinem Partner zu machen! Wer hat da für das nächste Jahr eine blendende Idee, um die Mitglieder zu begeistern?

Dieses Jahr erschienen zur ALV 18 Mitglieder - mit ihren Partnern zählten wir 29 Anwesende, auch konnten wir 3 neue Mitglieder begrüßen - ein sehr gutes Zeichen, und wir werden sie sicherlich bei unseren Ausfahrten in diesem Jahr wiedersehen. Nach der ALV sorgte ein guter lunch für die Geselligkeit und danach begonnen die Rundleitungen der Sehenswürdigkeiten. Freiwillige von "de Tuut" zeigten uns mit Enthusiasmus die Einrichtung der Mühle und das Motorenmuseum - wir können wohl zurecht sagen, dass wir einen interessanten Versammlungsplatz gefunden hatten!

André - danke für all die Arbeit und Mühe und mal sehen, was Du im nächsten Jahr herausfindest!

Unser Alvis - Kalender für dieses Jahr ist voll, es haben sich in diesem Jahr viele Organisatoren für die Ausfahrten gemeldet - das Jahr beginnt dann mit dem Hare Drive im April, das Roel und Nel Bijl organisieren werden - etwas ganz besonderes: Rundfahrten um den Rotterdammer Hafen mit Rundleitung und Übernachtung in Rotterdam - also, seht zu, dass die Alvisse im April startklar gemacht sind!

Wir sind ja ein Niederländischen Club aber wir freuen uns, dass wir inzwischen auch grenzüberschreitend Deutsche Mitglieder haben - leider sprechen noch alle nicht Niederländisch - daher diese Übersetzung als kleine Geste der Freundschaft!

Bis dahin - Tot ziens - und mit freundlichem Gruß

Jullie voorzitter,  
Anton Brouwers



## Van de redactie

Voor mij is de verrassing natuurlijk minder groot dan voor jullie. Paul en ik hebben samen dit nummer van de Triangel gemaakt en ik heb al uitgebreid kunnen genieten van alle veranderingen. Nu in A4 formaat en ook nog met een buitenlands tintje. Waar waren al die aanpassingen voor nodig?

Het A4 formaat is een direct gevolg van de financiële mogelijkheden of eigenlijk onmogelijkheden van de club, zoals op de ALV besproken. Omdat het A4 formaat groter is dan A5 zijn er minder pagina's nodig voor de zelfde inhoud en als gevolg daarvan is het goedkoper.

Ook op de portokosten gaan we na herberekening flink besparen. Volgens Paul is een opmaak op A4 formaat wel iets minder efficiënt dan op A5. We komen daarom niet op de helft van nu 40 pagina's, maar op ongeveer 28 om een min of meer gelijke inhoud te hebben.

De foto's worden mogelijk iets groter, maar daar zal niemand bezwaar tegen hebben. Ook de kwaliteit is nog uitgebreid besproken en Paul en ik hebben het bestuur er gelukkig van kunnen overtuigen, dat het verlagen van

de kwaliteit, om nog meer te kunnen sparen, nu nog niet nodig is en dat de huidige kwaliteit van het blad goed past bij de standing van ons merk.

Het voorwoord van de voorzitter is nu ook in het Duits vertaald door Lutz en opgenomen direct na het Nederlandse voorwoord. In ons ledenbestand zijn inmiddels al 9 Duitse leden opgenomen. Een aantal van hen is zelfs regelmatig aanwezig op onze ritten en er zijn nog nieuwe aanmeldingen op de beurs British Cars & Lifestyle gedaan. Om de binding met onze club te versterken leek het het bestuur een mooie geste om ook een voor hun leesbaar stukje tekst op te nemen.

Met Triangel 104 hebben jullie nu het eerste blad van mijn derde jaar als redacteur in handen. Ik hoop, dat jullie mij net zo blijven ondersteunen als de vorige jaren met artikeltjes voor het blad, dan gaan we van af nu verder met 4 bladen per jaar van ongeveer 28 pagina's.

Hans

### In memoriam

Half januari ontving onze voorzitter Anton Brouwers het droeve bericht dat Ans, echtgenote van Teun van der Velde na een lang ziekbed is overleden.

Namens het bestuur zijn Anton en Ellie Brouwers en André Hillebrand en Riet van Dijk naar de afscheidsdienst in Ede gegaan. Tevens waren de leden Roel en Nel Bijl en Hans en Frederike van Tongeren aanwezig om afscheid van Ans te nemen.

Het was een indrukwekkende afscheidsdienst in de St. Antonius van Paduakerk in Ede, met een enorme belangstelling van familie, vrienden en bekenden. Na de dienst was er een condoleance in restaurant Buitenzorg. Door de overweldigende belangstelling was het niet goed mogelijk om Teun persoonlijk de hand te schudden en te condoleren met dit grote verlies.

Wij willen hem en zijn kinderen Julia en Hugo met partners en kleinkinderen dan ook in deze Triangel namens alle leden van de AOCN alsnog condoleren.

Teun, veel sterkte, we hopen je, helaas zonder Ans over enige tijd weer bij een rit te kunnen begroeten.

André Hillebrand  
Secretaris AOCN.



*Geloof, hoop en liefde,  
Deze drie,  
Maar de meeste van deze is de liefde.*

### In memoriam

In januari is het bericht doorgegeven dat ons lid mevr. C.Y. Terlouw (Carine) vorig jaar is overleden, zij was ongeveer 34 jaar lid van de AOCN, wij wensen haar familie veel sterkte met dit verlies.



# Evenementenkalender



Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
<b>AOCN evenementen:</b>		
<b>Hare drive</b>	23-24-25 april	Rotterdam / Roel en Nel Bijl
<b>Fire Flight</b>	11-12 juni	Utrecht / Rob en Yvonne van Tuijl
<b>Eagle Rally</b>	7 augustus	Eerbeek / Hans en Frederike van Tongeren
<b>Indian Run</b>	11 september	Veluwe / Wim en Anneke van ginhoven
<b>High Tea</b>	20 november	Eerbeek / Hans en Frederike van Tongeren
<b>AOC evenementen:</b>		
<b>International Alvis Weekend</b>	20-21-22 mei 2016	Kennilworth, UK
<b>Nationale Oldtimerdag</b>	19 juni	Lelystad / Coördinatie Alvis deelname: Rob van Tuijl
<b>Overige evenementen:</b>		
<b>Concours d'Elegance</b>	2-3 juli	Apeldoorn, Paleis het Loo
<b>Noteer alvast in je agenda:</b>		
<b>Jubileum - 35 jaar AOCN</b>	19-20-21 mei 2017	Teuteburgerwald, Duitsland



## Een nieuw lid

Beste clubleden,

Mijn naam is Joran van Nimwegen, samen met Agnes heb ik in 2015 een Alvis TD21 gekocht. Voordat ik mij ga voorstellen en mijn verleden met oude auto's zal vertellen, zal ik eerst even vertellen hoe ik lid ben geworden van de Alvis Club.



Op de British Car & Lifestyle van 2015 zag ik de stand van de Alvis Club, waar ik André ontmoette, die ik van vroeger kende van de ritten bij Ab en Yvonne van Egmond. Dat klikte meteen weer en toen heb ik mij opgegeven.

mijn broer Keimpe gereviseerd. Hierna liep de motor als een zonnetje. Ergens in 1988 heb ik samen met mijn broer Keimpe een Aston Martin Rapide gekocht van 1963. Wij hebben heel veel plezier gehad met deze beide auto's.

Ik ben van het bouwjaar 1963 en ben opgevoed in een gezin van vier oudere broers en één zus. Mijn vader en mijn oudste broer Johan zijn in 1965 begonnen met het opknappen van oude koetsen. Maar na een tijdje kwamen ze er achter dat ze niet met paarden om konden gaan. Toen werd besloten om met oude auto's verder te gaan en deze op te knappen. De eerste oude auto was een Renault uit de jaren 20. En er volgden nog vele andere oude auto's, maar ook motorfietsen, brommers, fietsen, oude platenspelers, radio's, etc. etc.

Op een gegeven moment ben ik samen met twee broers een eigen zaak begonnen. Ja, daar moest toen geld voor komen. Met pijn in mijn hart heb ik toen beide auto's verkocht.

Maar hierdoor konden we nu wel met onze eigen zaak beginnen voor een nieuwe toekomst. Toen is het een tijdje stil geweest met betrekking tot oude auto's. We hebben nog wel een Rover P4 gekocht van mijn oudste broer en later nog een Volvo Kattenrug. Maar..... ook deze hebben wij weer verkocht. Ik ben toen een tijdje motor gaan rijden, voornamelijk Harley Davidson, maar ik was geen echte motorrijder, dus heb ik deze uiteindelijk ingeruild op een BMW Z4. Hier heb ik een jaar lang leuk mee gereden, maar ik bleek niks te hebben met Duitse auto's.

Dus je kunt wel nagaan dat het mij met de papepel is ingegoten. Mijn eerste auto was een Peugeot van 1914. Ik heb met mijn oude Peugeot een hele leuke tijd gehad. Ben er mee naar Engeland geweest op eigen kracht, maar vond de auto wel wat te oud. Je gaat namelijk niet zo snel met zo'n auto op een zondag een ritje maken en als je ver weg moest, dan moest hij al snel op een aanhangwagen. Dus toen heb ik besloten om hem te verkopen. Zo gezegd, zo gedaan. Ik had al een andere auto gezien die ik heel erg mooi vond. Een Aston Martin DB 2/4 MKI. Deze heb ik gekocht in 1982 voor 1900 Engelse Pond (ja, dat waren nog eens tijden). De auto reed wel goed, maar op een gegeven moment, na één jaar, had ik motorproblemen. In twee zuigers een gat. De motor heb ik toen samen met

Na wat rondkijken op internet zag ik een Aston Martin Virage te koop staan. Toen deze auto's nieuw uitkwamen in 1989 vond ik dit al hele mooie auto's. Dus ben ik samen met mijn broer er op af gegaan. En ja hoor..... ik was gelijk verliefd op deze auto en heb mijn BMW hierop ingeruild. Sinds 2010 ben ik de gelukkige eigenaar van deze Aston Martin. Deze auto heb ik nog steeds.

Ik wilde eigenlijk ook graag een wat oudere auto hebben. Ik vond de Alvis TD21 een hele mooie auto; de auto

met het mooiste dashboard. Dus eind 2014 ben ik weer gaan zoeken op het all mighty internet. Ik dacht er staat toch niets te koop in Nederland, maar wat zag ik ineens op het internet. Job Classic had er één te koop staan!

De eerste beste zaterdag dat onze agenda het toeliet trok ik samen met Agnes en Keimpe naar Dalfsen om de auto te bekijken. Keimpe en ik waren meteen verkocht.

Agnes was nog niet overtuigd en probeerde ons enthousiasme wat te temperen. Er moest nog wel wat aan het plaatwerk

aan de carrosserie worden gedaan. De auto bleek niet van Job Classic te zijn. Hij had de auto in consignatie voor Jonkheer Testa. Na ongeveer een maand onderhandelen met Job Classic en Jonkheer Testa zijn wij het over de prijs eens geworden en heb ik de auto gekocht. De auto heeft nog ongeveer twee maanden bij Job Classic gestaan voor restauratie van de carrosserie, want dat konden we zelf niet.

Rond mei 2015 hebben we de auto opgehaald. De auto hield tijdens de rit naar huis de hele tijd in bij een constante snelheid. Dus hier thuis maar even naar kijken.

Dat EVEN kijken werd uiteindelijk MAANDEN kijken.

Van de carburateurs deugde niks. De ene carburateur hing met siliconenpakking aan elkaar, dus die moesten er af en helemaal gereviseerd worden. Verder hebben wij de ontsteking vervangen door een elektronische ontsteking en hebben we een nieuwe verdelerkap, een nieuwe bobine, nieuwe bougiekabels en een nieuwe in- en uitlaatpakking geplaatst. Toen alles weer in elkaar zat, maar weer een proefrit gemaakt. Toen knalde de auto regelmatig



in de uitlaat. Ik heb Ab van Egmond regelmatig gebeld voor advies met betrekking tot dat knallen. Ab, daarvoor nog mijn dank. Ondanks deze adviezen bleef de uitlaat nog knallen. Ik heb toen de uitlaat er onder weg gehaald, want misschien zat de uitlaat wel vol roet. De uitlaat heb ik toen schoongespoeld, maar dat bleek het ook niet te zijn. Toen de stroboscoop er maar weer op om te kijken of alles goed stond, maar toen kwamen we er achter dat de stroboscoop een verkeerd beeld gaf. We denken dat dit komt omdat de plus aan massa zit. Dus toen zijn we de Alvis anders gaan afstellen; door een lampje op de ontsteking te plaatsen (de klassieke manier).



Toen weer een proefrit gemaakt. En ja hoor, alles was goed. Hij rijdt weer als nieuw, maar het was te laat om nog mee te kunnen doen met een rit van de Alvis Club.

Wij hopen in 2016 met trots onze Alvis TD21 aan jullie te kunnen tonen.

Hartelijke groet,  
Joran van Nimwegen



# Vintage/Classic car trip to Holland

## 24th/30th June 2015

*In het News Bulltin van The Scottish Western Thouroughbread Vehicle Club stond een aardig verslag van Bill McCreath. Eén van de deelnemers aan onze door André Hillebrand vorig jaar georganiseerde Fire Flight. Leuk om van de overkant de kijk op dit evenement te vernemen.*

**During late 2014, club member Donald Fraser and myself heard from fellow SWTVC member Gerard Brands that their local old car club were having one of their annual vintage/classic car weekends in North Holland in June 2015. Subsequent canvassing with a few of my Alvis and Rover friends to take part was reasonably successful and although the numbers of cars eventually taking part were not high, with 4 Brits and 12 Dutch cars, the long weekend was certainly a success.**

Part of that success is always well rated if we have dry weather and I do not have to put the hood up on my 12/50 tourer! In fact from leaving home untill returning the hood was not used. However starter problems presented themselves on the way to the ferry, but after allowing the cars in front to disembark I managed to clutch start straight onto terra firma in Holland!

As pre arranged, the Dutch rally organisers André Hillebrand (Alvis Speed 20) and Gerard Brands (Riley 12/4 special) met us at IJmuiden and escorted us to the Louwman Auto Museum near the Hague where we met up with the rest of the gang. I very shortly commiserated my tale of starter woe to Brighton based friend, Peter Broom (Alvis TG 12/50 tourer-which I had had a shot of driving around Oxfordshire at the Alvis Register weekend two weeks before!), and as partly expected, Peter immediately pulled out from his tool box a little tin box with several Bendix type set screws!

Following our tasty lunch at the bistro in the re-created street scene in the Louwman Museum (very like the one in the former Kelvin Hall transport museum) a few entrancing hours were spent in this wonderful museum. Mr Louwman had been the sole importer for Dodge cars into Holland throughout the 1930's and 40' and then other marques up to the present ammassing a vast collection of european exotic cars and American vintage machinery along the way. A Curtis (aircraft fame) made 1936 Land Yacht was hooked onto a Marmon car which must have been quite unique, and as we browsed along the rows of cars, there low and behold was "Geneveve" the 1904 Darracq used in the film and opposite was the "Spyker" that Kenneth More drove in the film.

André had organised very interesting excursions from the two hotel locations and provided detailed road books for each day to minimise anyone getting lost. Various Alvis speed 20 (dhc and saloon), TA 14 dhc etc., Triumph



Donald Fraser's Alvis Silver Eagle.



Gloria tourer, Rover 12 tourer and other British marques joined in this "Fireflight" event, taking in the expected sights of Holland such as windmill museums, steam pumping stations, open air museum (like Beamish), "Batavia" re created 17th Century Dutch East Indiaman, and even two classic car restoration work shops! Our fellow Brits making up the fourth car, namely the Rover 12 tourer of Linda Grey and Brenda Fowler from Suffolk (very chirpy ex London girls) enjoyed themselves greatly with much banter toing and froing between all, including our fellow Dutch hosts and participants. On the Monday at the walled town of Naarden in the castle courtyard (Muider Slot) it was time to make our farewells after lunch to all and hot foot it back to the ferry port, again thankfully escorted by Gerard, this time in his Austin Healey frog eyed Sprite for the once again very calm sail back to England.

Bill McCreath.

# De Algemene ledenvergadering van de AOCN

Deze werd gehouden op zondag 14 februari 2016 te Appeltern in het stoomgemaal-museum "De Tuut". Als nieuwe leden leek ons dit een mooie gelegenheid om kennis te maken met de club en haar leden, aangezien onze Alvis TD21 in 2015 nog niet rijklaar was en wij daarvoor niet via een rit kennis konden maken.

Tja, gedachten die vooraf toch door je hoofd gaan; hoe zal de sfeer zijn? Wat voor type mensen zullen we ontmoeten? Zullen we ons hier thuis voelen?

Na een barre tocht van 2 uur met sneeuwbuien (wij wonen in Assen) kwamen we om 11.00 uur aan in Appeltern.

We werden welkom geheten door onder andere het bestuur en de koffie met appeltaart stond klaar.

Door de spontane gesprekken die aan de koffietafel ontstonden voelden we ons al snel op ons gemak. Frederike, leuk dat je bij ons kwam zitten en ons wat wegwijs hebt gemaakt.

Om 11.30 uur heette de voorzitter ons allen welkom en kon de vergadering beginnen. Als nieuwe leden kijk je toch eerst de kat uit de boom. We hebben met belangstelling geluisterd naar het jaarverslag 2015 van de secretaris



**Joran van Nimwegen en Agnes Hakkert**

en het financieel jaarverslag van de penningmeester. De penningmeester heeft te kennen gegeven dat hij volgend jaar het penningmeesterschap wil neerleggen. Hij zou graag per jubileumdatum het stokje willen overdragen. Het bestuur heeft al een opvolger gevonden. Rob van Tuijl heeft aangegeven het stokje van de penningmeester te willen overnemen.

De pechprijs wordt uitgereikt aan Bert Kramer. Als wij het goed heb meegekregen was dit naar aanleiding van een koelprobleem (dat volgens Bert al een tijdje bij hem bekend was). De rondvraag wordt gedaan en even voor 13.30 uur wordt de vergadering gesloten. Ter ere van Valentijnsdag deelt Frederike een Valentijnhartje van chocola uit. Na



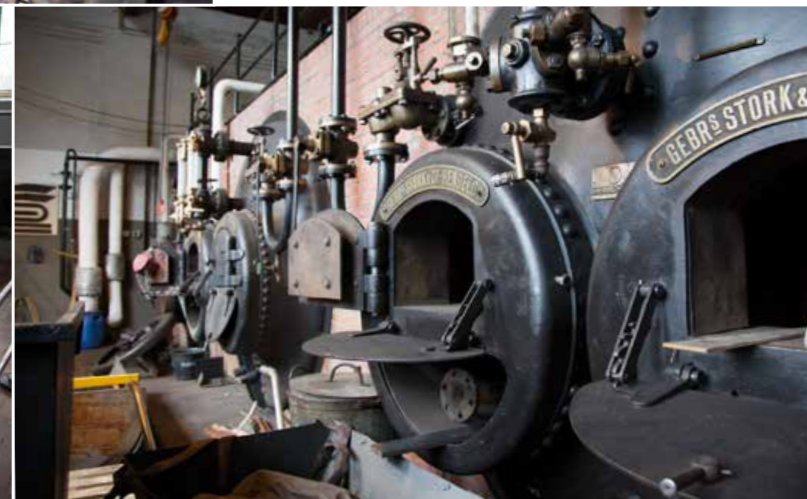
een heerlijke lunch met champignonsoep en goedbelegde broodjes is het tijd voor de rondleiding in het stoomgemaal. Gezien de opkomst worden er 3 groepen gevormd. We krijgen eerst een inleidend filmpje te zien en daarna splitst de groep zich in drieën. Wij gaan met onze gids Hans Knoop naar het motoren-museum dat een eindje verderop is gevestigd, waar de "Loeffencollectie" wordt getoond. Dit is een verzameling stationaire motoren, machines die gebruikt zijn voor de aandrijving van werktuigen als pompen, blaasbalgen. De heer Loeffen was molenaar en is later begonnen met verzamelen.

De mannen die ons daar ontvangen praten vol liefde over "hun" motoren. Mooi om te zien hoe ze vol passie één van de motoren aan de loop brengen. De eerste trage

klanken van de motor die op gang komt klinken en dan ja hoor, het blijft draaien. Mooi geluid hoor.

Ze lieten ons zien hoe de oliesmering van deze machine gebeurde. Eigenlijk heel simpel. Een aandrijfriem draait een metalen pennetje rond die eerst door een oliebakje komt en dan over een metaalstaaf heen rolt en hier de oliedrup afgeeft. Als hier maar genoeg olie op zit, valt er een drup naar beneden en wordt de motor gesmeerd.

Dan is het tijd om naar de volgende locatie te gaan. Hans neemt ons mee naar het ketelhuis. Op een leuke manier legt hij ons uit hoe het er vroeger aan toe ging. De technische details legde hij uit aan de hand van voor ons herkenbare dingen.



Agnes vond de "Pollock" uit 1889 indrukwekkend. Zij vond het zo fascinerend dat zij er een foto van heeft gemaakt. Je ziet de drup nog zitten.



Bijvoorbeeld: er mocht maar tot zoveel BAR druk gestookt worden. Hier stond dan ook een rode streep in de meter. Als vergelijk met ons dagelijks leven zei Hans: Dat wij als we het erg druk hebben moeten zorgen dat we niet "over de rooie" moeten gaan en dat je dus soms stoom moet afblazen. Dat geldt dus ook bij het stoken. Als de meter aangaf dat het bijna "over de rooie ging" dan moest er stoom worden afgeblazen. Door Hans zijn "wijze lessen" en grappige opmerkingen werd ons gezelschap wat melig en dat werd alleen maar erger toen we in de volgende ruimte, de machinekamer kwamen. We hebben hier veel gelachen.

In de grijze open lucht en regen uitleg over de functie van het gemaal in het land van Maas en Waal.



Het was een leerzame, maar ook zeer gezellige rondleiding en om 15.50 uur vertrokken wij weer naar het Hoge Noorden. Onderweg naar huis kwamen wij tot de conclusie dat we leuke mensen hebben ontmoet en dat het een gezellige middag was. Zowel tijdens als om de vergadering heen heerste er een gemoedelijke sfeer. Wij vonden het fijn om te zien dat iedereen tijdens de vergadering

goed naar elkaar luisterde en dat iedereen de ruimte kreeg om zijn/haar zegje te doen. Het bestuur straalde openheid uit en ons inziens heeft het bestuur het goed met de club voor. Ze denken na over de financiële toekomst en staan open voor suggesties van de leden. Ja, wij denken dat we ons wel bij de AOCN thuis zullen gaan voelen.

Hartelijke groet van Joran van Nimwegen en Agnes Hakkert





Deze Alvis TA14 stond op de Autosalon in Brussel in 1949. Met wat Belgische aanpassingen zoals andere koplampen, white-wall tyres en bumper met overriders.



Front Wheel Drive, London Motor Show 1928

## Via Hellenica 2015

Van 28 september tot 9 oktober werd er door ruim 25 vooroorlogse auto's door Griekenland gereden. Een rit georganiseerd door de "Amsterdammer" Bart Kleyn. Samen met een foto-video ploeg en de technische ondersteuning van de bekende Jan Altena vormden ze de complete organisatie.



Dus niets met moeilijke routes of geheime controles, laat staan met "verdacht" snel scheurende vooroorlogse automobielen! Nee een relaxed gebeuren, waar zowel de rijder als kaartlezer kon/mocht genieten! Fijn dat er zulke tochten in zo'n mooie omgeving nog steeds mogelijk zijn en dat iemand in Nederland zijn nek uitsteekt om zo iets te organiseren.

De deelnemers moesten zelf vervoer/transport naar Florence regelen, daar werden de auto's gebracht door de firma Jan Tinga. Van vliegveld Florence ging een ieder individueel de ca 250 km afleggen naar de havenplaats Ancona. Per boottocht van bijna 24 uur naar Griekenland. Waar we in de havenplaats Patras Griekenland binnen kwamen.

Daar stond de 6 koppige Nederlandse organisatie ons op te wachten en begon de feitelijke rally-toertocht. We werden ook nog uiterst hartelijk verwelkomd door een plaatselijke automobielclub. Zij zorgen onmiddellijk voor een gezellig drankje en het moge duidelijk zijn; de Griekse bevolking "hunkerde" naar de Europese toerist! Weliswaar waren wij geen standaard toerist die van hun

zon en cultuur in een populair oord kwamen genieten, maar een stel doorreizende auto liefhebbers die het binnenland komen bezoeken en gelukkig ook hun meegebrachte Euro's lieten "rollen".

Het eerste traject was zo'n 100 km naar het zuid-westen, waar we in een heerlijk Hotel/Resort met zwembad aan de kust sliepen. Zo'n eerste dag op Griekse bodem rijden met onze Alvis 4,3 Tourer was toch wel heel bijzonder. Je bent bevoorrecht als zo iets ook nog onder heerlijke zonnige omstandigheden geschied. Wij zouden trouwens deze twee weken alleen maar prima warme (lente!) weersomstandigheden aan treffen.



De eerste avond "welkomst" maaltijd met diverse oude bekende was weer met volle teugen genieten! Kortom de sfeer is prima en de toon gezet. Het deelnemers veld bestond dit keer uit ca 10 buitenlandse teams waarvan het merendeel Engels talig. Veel teams bestonden uit echtparen, wel of niet niet getrouwd, maar toch. Maar onder de Engelse deelnemers waren enkele gefortuneerde mannen die hun veel jongere "nichtje" ? hadden meegenomen. Dit kon de pret enkel verhogen zowel voor de persoon zelf als voor sommige





andere deelnemers, die weer een extra gespreksonderwerp bij hadden. Het is niet altijd alles om alleen over auto's te praten dat moge duidelijk zijn. Maar al gaande weg bleek dat deze jongere charmante dames zeer gezellige vrouwen waren met een eigen verhaal, en dat was absoluut niet saai.

De toertocht bestond meestal uit een dagtraject van ca 200/250 KM, met altijd ergens onderweg een lunch lokatie. Via een goed ingetekende kaart was de route gemakkelijk te rijden, alhoewel het Grieks lezen van de weg bewijzering wel een probleem apart was.

Onderweg werden dan de diverse "oudheden" bezocht en er was ruimschoots gelegenheid om deze archeologische plekken te bewonderen en fotografisch vast te leggen. Zo bezochten we op dag twee al het meest bekende en bezienswaardige Olympia museum, waar naar de verhalen de koning Sparta deze sportieve spelen rond onze jaartelling begon; die als de start van onze huidige Olympische spelen kunnen worden gezien.

De dagen erna werden diverse tempels - kloosters en kerken aangedaan zodat onze "cultuur" honger ruimschoots tevreden gesteld kon worden. Het was wel echt merkbaar dat het ook op de toeristisch top locaties heel rustig was. De toen twijfelachtige economisch situatie in het land had inderdaad een grote invloed op de "standaard" toerist, zij kwamen gewoonweg niet! Wij werden met volle egards behandeld en konden heel fijn genieten van deze bijzondere stille rustige situatie. Er waren totaal

geen problemen qua geld - schaarste eten of voor ons best belangrijk- benzine. Overal gemakkelijk te koop en gewoon geld pinnen - max. 250 euro uit de muur per pasje daar op de Peloponessos anno sept. 2015.

Een dag bezochten we een wijnproducent. We realiseren ons dat dit een top producent moest zijn, met zeer veel geïnvesteerd (vreemd?) geld, want we zagen uiterst moderne apparatuur met grote roestvrij stalen vaten van ca. 5000 liter elk voor de tijdelijke eerste opslag - een kelder met ca. duizend (!) nieuwe eiken vaten om de wijnen ruim een jaar te laten "rijpen" en heus een echte professionele bottelarij! Kortom zoiets was ik nog nooit in Frankrijk tegen gekomen! Misschien in het rijke Champagne gedeelte maar zeker niet op het platteland.

Tijdens een zogenaamde rustdag kon men verschillende activiteiten ondernemen. Wij hadden met een klein groepje voor een rondje golf gekozen. Zeer succesvol want het was een prachtige baan en heerlijke zonnige condities. Genieten in optima forma!

Op mij persoonlijk -vooral uit technisch oogpunt - heeft de avond-boottocht door het kanaal van Korinthe diepe indruk gemaakt. Realiserend dat Jusius Caesar al met het plan rond liep om er een kanaal te gaan graven, maar zijn ingenieurs hadden "gemeten" dat er een groot zeeniveau verschil was tussen de golf van Korinthe en Egina en derhalve dit een te groot risico was.

Maar niet lang erna was het de excentrieke keizer Nero



die genoeg grootheidswaanzin bezat om in 66 na Chr. de eerste (gouden!) spade in de grond te steken... en het te proberen met ca 6000 dwangarbeiders om zo'n 6000 meter te laten graven.

Onvoorstelbaar, en natuurlijk toen destijds niet realiseerbaar! Uiteindelijk is een Franse organisatie met "moderne" middelen in 1882 gestart om het kanaal te graven.

Helaas waren toen ook al de geld problemen cruciaal en er moest een Grieks consortium gevormd worden om het karwei af te maken. De klus werd uiteindelijk in 1893 geklaard en toen kon het kanaal van 6343 meter "kaarsrecht" - 23 meter breed - 8 meter diep - en wanden hoog ca 70 meter! geopend worden. Middel-grote schepen met maximaal 8 meter diepgang konden m.b.v. sleepboten van het kanaal gebruik maken. Nu wordt het voornamelijk



voor de kleine vaart en plezier jachten gebruikt.

Als laatste hoogtepunt wil ik het bezoek aan de stad Karpenisse noemen. Daar zijn op ludieke bergpunten diverse kloosters gebouwd.

Heel indrukwekkend en fotogeniek. Ook de oude grotwoningen lokaal zijn indrukwekkend. Kortom een mooie afsluiting van een super autotocht waar we ook nog diverse culturele ervaringen konden opdoen.

Met de boot van de Griekse havenplaats Igoumenitsa weer terug naar Ancona in Italie, besloot dit festijn. Van Ascona terugrijden naar Florence waar de meeste deelnemers per vliegtuig retour gingen en de auto's per trailer terug naar



Nederland, waar je je voertuig al na drie dagen kon ophalen. Heerlijk ontspannend.

Het rest me te beëindigen met jullie nog een ervaring qua Alvis te moeten melden. Er reden drie Alvissen mee, te weten Wil en Ellen van der Ven (Speed 20 SD), Martin en Jose Aaldering (Speed 25/Labro) en wij met de 4,3 Tourer. Op een dag had Martin tijdens de lunch zijn rechter voorwiel losgemaakt om o.a. zijn remmen te controleren. Bij het aanslaan van de wielmoer waarschijnlijk niet echt vast geslagen. Kortom we reden nog geen 10 kilometer verder en gelukkig heel langzaam, want we moesten voor

een van de weinige verkeerslichten stoppen, zagen we zijn wiel eraf gaan en met een snelheid van ca 10 km/h door rollen richting een winkel op de hoek.

Schrikken van zowel Martin en Jose als wij, die er vlak achter reden. Gelukkig is deze Alvis Special best stijf gebouwd en schuurde de rechter remtrommel "lichtjes" over het asfalt.

Ook het losgelopen wiel kwam "vriendelijk" tot stilstand zonder iemand te verwonden.

Nadat we de schroefdraad weer een beetje gangbaar gemaakt hadden konden we het wiel met de wielmoer monteren en onze reis vervolgen.

Wel realiserend dat we veel geluk hadden dat het zo afliep.

Tom en Rosalie.



# Coachbuilt

door Hans Noordhoek

**Dit artikel is niet geschreven voor de echte carrosseriebouwer, maar voor de hobbyisten onder ons, die zich bij aankoop van hun droom mogelijk laten verblinden door mooi spuitwerk. Eén daarvan was ik jaren geleden zelf en ik heb het geweten.**

De eerste vraag is natuurlijk, wat coachbuilt betekent. Gezien mijn professionele achtergrond was mijn eerste gedachte, dat dit een door een "coach" gebouwde auto moet zijn. Voor mijn eigen TA 21 DHC klopt dat ook nog vrij aardig. Na overleg met kenners en wat surfen op internet moet ik toch toegeven, dat de meest waarschijnlijke betekenis is:

*"Een auto, waarvan het koetswerk gebouwd is op een separaat chassis, dat alle voor het voortbewegen noodzakelijke onderdelen bevat".*

Een rijdend chassis dus. Hierbij was het in het verleden gebruikelijk, dat de radiator met grill het enige element is, dat de verbinding met de chassisbouwer aanduidde". Want het chassis vertegenwoordigde het merk, waar elke willekeurige carrosserie op gebouwd kon worden. Al onze Alvisen voldoen m.i. geheel aan deze omschrijving en zijn dus coach built. In de loop der tijden zijn er diverse methoden ontwikkeld om de body op deze wijze vorm te geven.

- Houten frame bekleed met hout of fabric
- Houten frame bekleed met metalen platen, soms met fabric
- Metalen profielen bekleed met metalen plaatwerk
- Metalen profielen deels met metalen plaatwerk bekleed en deels met fiberglas delen

Onze Alvisen, voor zover mij bekend, vallen onder de eerste drie categorieën. Dat deze wijze van bouwen in het begin big business was blijkt uit de lijst met 34 carrosseriebouwers, alleen al in Engeland. Zie lijst hiernaast. In dit artikel wil ik wat meer vertellen over de 2e methode. Veel Alvisen t/m de TC 21 zijn zo gebouwd. Gezien mijn ervaringen tijdens de restauratie van mijn eigen TA 21 DHC beschik ik ook over wat illustratieve foto's over wat je zoal onder het mooie glanzende plaatwerk van onze auto's kan aantreffen, als ze alleen goed geplamuurd en overgespoten zijn.

Twee belangrijke weetjes, die ik jullie hierbij vooraf wil meegeven zijn:

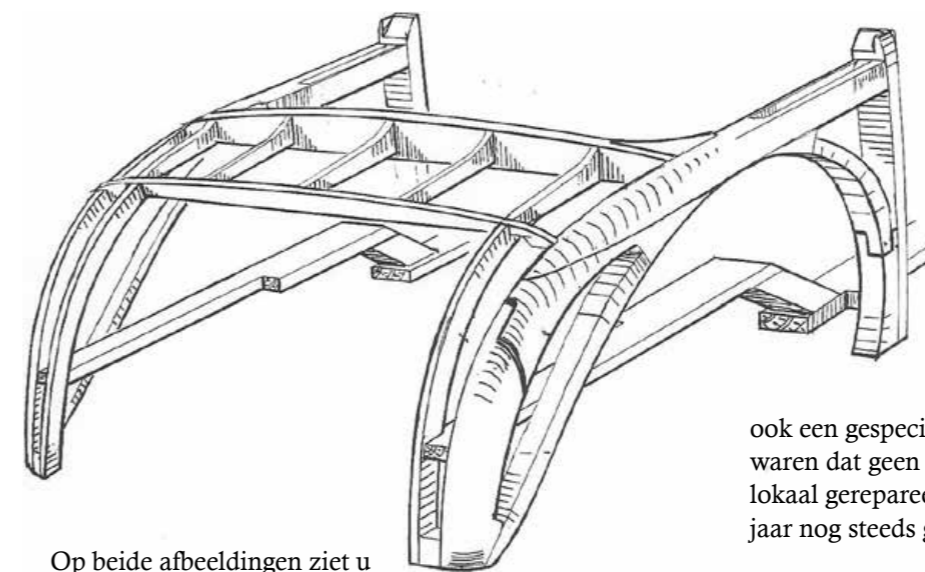
- Het dragende deel van de carrosserie is meestal gemaakt van esenhout. Dit is gedaan omdat dit hout flexibel is en niet makkelijk breekt. Dit is echter geen hardhout en rot in vochtige omstandigheden net zo goed als staalplaat.
- Het houten frame was er eerst. De metalen bekleding is er achteraf om heen gezet. Hout vervangen, zonder de metalen bekleding te verwijderen, kan dus lastig zijn.

## Carrosseriebouwers in het Verenigd Koninkrijk:

Abdij	Harrington	Salmons
Abbott	Kuiper	Slikken
Blaffer	Jarvis van Wimbledon	Tickford
Carlton	Jensen	Tilbury, grondleggers van de Tilbury wagen
Charlesworth	Lancefield	Thrupp & Maberly
Corsica	Mayfair London	Vanden Plas
Croall	Arthur Mulliner	Windover
Cunard	HJ Mulliner & Co.	Wingham Martin Walter
Gordon England	Mulliner Park Ward	Wrightbus
Freestone en Webb	Mulliners (Birmingham)	James Young
Grose	Park Ward	
J Gurney Nutting & Co Ltd	Harold Radford	

## Hoe ziet dat er dan uit?

Zie hier het chassis van een Speed 25 met daarop geplaatst het houten frame van de carrosserie



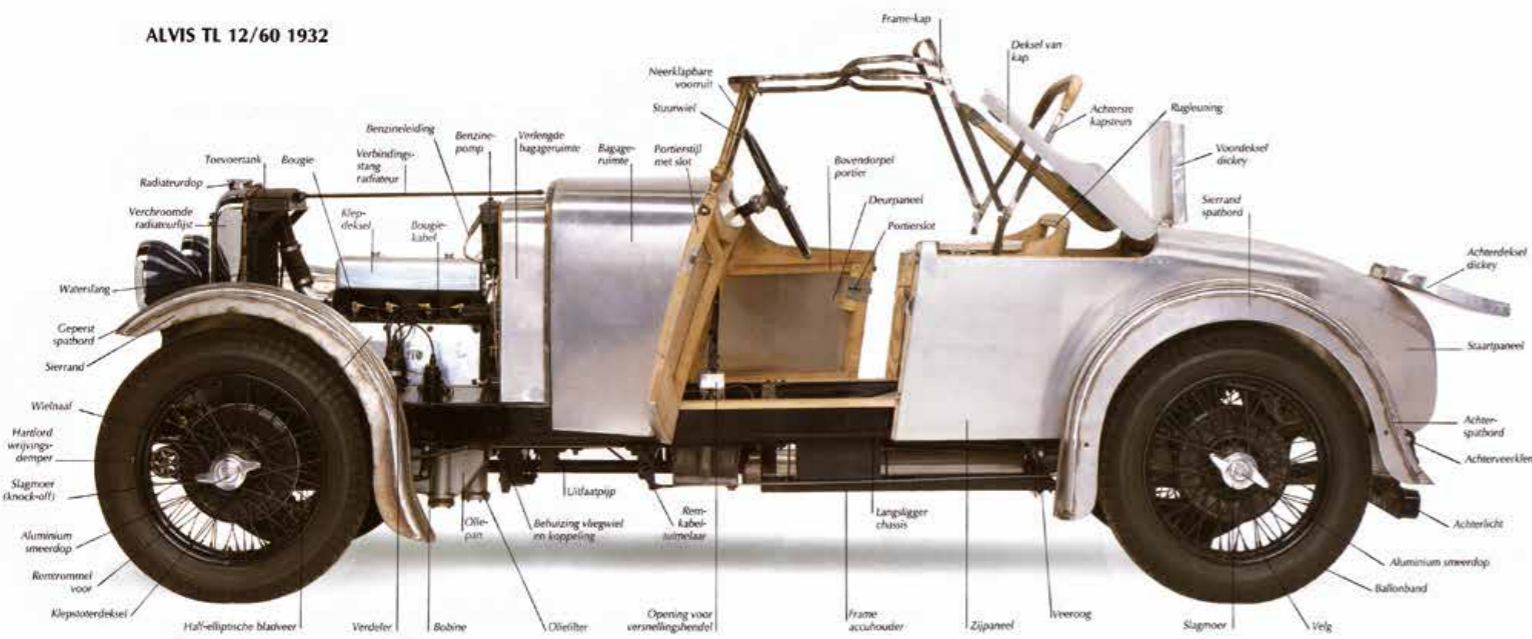
Weer Alvis, nu de achterzijde van een Speed 20

ook een gespecialiseerd bedrijf in de arm nemen. Voor mij waren dat geen opties en ik heb dus een aantal gebreken lokaal gerepareerd. Zo kan het ook en het zit na ruim 20 jaar nog steeds goed vast.

Op beide afbeeldingen ziet u hoe het er uit kan, zelfs uit hoort te zien. Ik weet, dat er diverse Alvis-bezitters zijn, die hun auto zo helemaal opnieuw hebben opgebouwd of er soms ook op deze wijze een special van hebben gemaakt. Petje af, daar komt veel bij kijken. Als je het niet zelf kunt, dan kun je

Toen ik de Alvis net had ben ik met deze auto en een aanhanger met Yvonne en de kinderen op vakantie geweest. Tot in Limoges toe. Gelukkig wist ik toen ook nog niet wat er onder het plaatwerk verborgen zat en is alles goed afgelopen. Kijk en huiver.

ALVIS TL 12/60 1932



## Deuren

De deuren van een TA 21 Tickford zijn in wezen opgebouwd als een simpele rechthoek van 4 houten profielen. Net een opengaand raam. In mijn auto was niet alleen de vloer, maar ook de onderste houten balken waren zo goed als verdwenen.



*Het nummer op de onderste balk. Dit is het Tickford carrosserie-nummer en is op alle delen van de carrosserie te vinden.*

*Let op de snaar van de raambediening. Na demontage is het vaak onduidelijk hoe hij liep.*



*Alle balken zijn nagemaakt en weer gemonteerd. Ook de nieuwe bodem wacht op montage.*

*De deurscharnieren zitten vast in de verticale houten balk met normale houtschroeven. Niets te verstellen dus. In de B-stijl is dit net zo. Kortom een deur afstellen is een vak apart maar daarover een volgende keer.*

## A-stijlen

De A-stijlen zijn de verticale versterkingen aan beide zijden van de voorruit. Ze lopen normaal gesproken door naar beneden tot op het chassis. Het dragend gedeelte van de carrosserie, waarmee die op het chassis steunt, wordt links en rechts gevormd door twee haaks op elkaar staande planken in de lengte van de auto, verbonden door houten klossen en houtschroeven. De horizontale plank ligt op de chassis steunen en de verticale plank zit aan de buitenzijde. Zonder chassis als dragende factor is dit de enige verbinding tussen het achterdeel van de carrosserie en de bulkhead en ook in nieuw staat al een

*Zonder kriksteun zakt deze hoek echt een stuk naar beneden.*



zeer flexibel geheel. Na wegnemen van de resten van de dorpel werd zichtbaar, dat de hele A-stijl nergens meer op steunde. Van zowel de horizontale als verticale plank waren de uiteinden verrot en ook de A-stijl zelf was wat korter dan oorspronkelijk bedoeld. Dit punt zit dan ook direct in de nattigheid onder het spatbord.

Rot gegarandeerd.

*Ook de bevestiging aan de binnenzijde hangt gewoon in de lucht.*



Vernieuwen van het houtwerk was dan ook de enige optie. De A-stijl is netjes recht afgekapt en er is een nieuw stuk na zorgvuldig pasmaken aan gelijmd. Ook het mooi gevormde deel bij de deuroplijsting is weer nieuw geplaatst. De twee planken zijn ook haaks afgezaagd op een niet rotte plek en weer in de oorspronkelijke vorm en lengte terug gemonteerd.

*Zo kan het er weer tegen. Aan de naad in de verticale plank kan je zien tot hoe ver het hout rot was*

*En je ziet er niets meer van.*



tekenen op een beschikbare balk. Peace of cake dacht ik, maar als de het oorspronkelijke stuk gebruikt om over te trekken op de nieuwe balk, ontstaat er een spiegelbeeld van het origineel. Bij een eerste poging om deze nieuwe balk te monteren kwam ook nog weetje 2 uit de introductie boven water. "Je krijgt hem er niet in". Na de 1e balk in twee delen te hebben gesplitst komt dan ook nog bovenwater, dat de carrosserie handwerk is en dus niet symmetrisch. Het scheelde links en rechts diverse centimeters. Gewoon helemaal overnieuw beginnen is dan de enige oplossing. Versie 2 van de balk paste door alle opgedane ervaringen meteen goed en zit er ook al weer jaren tot volle tevredenheid in.

De restauratie was met de bovenstaande ingrepen nog lang niet klaar. Er zit nog veel meer hout in de carrosserie dan je verwacht. Ook in de bagageruimte zit of in dit geval zat soms nog het nodige hout. Met name de onderbalk in de breedte confronteerde mij nog een speciaal probleem. Hem er uit halen ging vrij eenvoudig. Gewoon sprokkelen en letterlijk in stukjes en beetjes kwam hij er uit. De restjes heb ik gebruikt om een nieuw exemplaar af te

Na al deze ontboezemingen zal de gemiddelde lezer vermoedelijk denken, daar begin ik dus nooit aan. Zelf ben ik blij het een keer gedaan te hebben. Het was een zeer leerzame ervaring, maar nog een keer zie ik ook niet meer zo zitten. Bedenk echter wel, dat een hand- of coachbuilt carrosserie makkelijker is te restaureren door een enthousiaste hobby-ist dan zo'n op een robot gelaste carrosserie waar je een echte vakman bij nodig hebt.



# In het verleden behaalde resultaten, geven geen garantie voor de toekomst

Hans van Tongeren

## Nou... niet voor ons

### Inleiding

Als kleine club van ca. 80 leden proberen wij één keer per twee jaar de Alvis club te promoten op de British Cars & Lifestyle beurs met een Alvis clubstand.

We hebben nu minstens zes keer meegedaan en ook altijd prijzen gewonnen, één keer de derde en al drie keer de eerste prijs! We beschikken over een heel klein beursteam en het is zeer veel werk.

Dit jaar zouden we dus eigenlijk niet meedoen, maar Martin de Vries (organisator van dit festijn) kwam bij mij vragen of we niet toch iets konden doen, daar het de 25e beurs was en we dan schitterden door afwezigheid.

Frederike had een voorstel, "toch mee doen", maar dan alles van de laatste drie beurzen, wat op de zolders van Hans van der Meijden en de broers van



der Velde ligt opgeslagen, weer gebruiken, zodat we nu dus dit jaar geen nieuwe investeringen hebben gedaan. Vorig jaar al boden Rob en Yvonne van Tuijl aan om het beursteam te komen versterken, ook dit hebben we met beide handen aangegrepen en er zeker geen spijt van gehad. Er werd afgesproken van alle decennia een auto te vinden, dus vijf auto's..... het werd meteen geregeld door Hans v/d M. en het werden er zes. Manfred Fleischmann, Ab van Egmond, Jan Kulk, Bert Kramer, Rob van Tuijl,

en Frederike van Tongeren stelden hun auto beschikbaar voor de beurs ( zie foto's). Toen Martin gebeld en gezegd, we gaan toch meedoen dit jaar, maar dan willen we graag de hele Pieckzaal, rekeninghoudend met de D.V.S.C.C., (die er ook altijd staat) en we bouwen een hele grote jubileumstand. Hij vond het geweldig en we hadden de hele Pieckzaal ! Het is een prachtige stand geworden, die door zeer velen

bezoekt werd, zelfs bijna al onze Duitse leden waren op bezoek (nu 9 en nog 2 nieuwe leden erbij op de beurs). Allen waren zeer enthousiast, er werd zelfs een donatie gedaan... Geweldig bedankt allemaal voor de inzet voor de club.

Hieronder nu het relaas van Rob van Tuijl:

## Weer geen 2e prijs ...

Rob van Tuijl

Nadat het beursteam, bestaande uit Hans van der Meijden, Hans en Frederike, Rob en Yvonne, André, Martin en Paul, op een eerdere datum bij elkaar waren geweest, op de locatie van Hans van der Meijden, om de voorbereiding te bespreken voor de BC&L te Rosmalen begon op vrijdagmorgen 11 maart 2016 om 9 uur de daadwerkelijke start om de stand in te richten.

Alle zes de auto's waren ruimschoots op tijd boven aanwezig in de Pieckzaal, die even later door André werd omgedoopt in ALVIS zaal, briljant. Onder de bezielende leiding van Martin en Paul kregen posters, lopers, wandjes, verlichting, pilaren en meters hoge/brede doeken, waarop een kasteel en op een ander doek van dezelfde afmeting een Alvis stond afgebeeld, hun definitieve plek. De auto's werden verdeeld van links naar rechts in de periode van bouwjaar vanaf 1920, 1930, 1940, 1950 en 1960. Hierdoor kreeg de bezoeker een beeld van de Alvis ontwikkelingen door de jaren heen. Moe maar voldaan ging een ieder vrijdagavond naar huis om op zaterdagmorgen 9 uur weer aanwezig te zijn voor the finishing touch aan de stand.



Plannenmakerij bij Hans.

Vanaf 10 uur kwamen de beursbezoekers binnen en konden zij beginnen met filmen en het maken van foto's van de tentoon gestelde bijzondere Alvissen. Veel clubleden kwamen de stand bezoeken en waren unaniem enthousiast over de stand en werden daarom getraakteerd op koffie en taart of een andere versnapering. Onze voorzitter ( wie kent hem niet ) kon 3 nieuwe leden bijschrijven ( 2 uit Duitsland en 1 uit Zwitserland ) waar-



Foto links boven overleg met Martin de Vries. Toen, "where to begin ...". Indelen, bouwen, ophangen, neerzetten. Pagina rechts: finishing touches en toen mocht het publiek komen.



14/75 6 Light Saloon 1928



Speed 25 Tourer 1937



TA14 DHC 1948



TA21 DHC 1952



TC21 Saloon 1954



TE21 Coupe 1964



Op initiatief van Bertus Bleij, voorzitter van de Austin Healey club, ontving organisator Martin de Vries een enorme bokaal en een reischeque namens de aanwezige clubs als dank voor het 25x organiseren van het evenement.

Daarna waren wij aan de beurt ..... 1e prijs! Dus vele blijde gezichten.

door we steeds internationaler worden, zeer leuk en goed voor de club.

Al met al werd het een gezellige drukke dag waarop de bezoekers zeer veel interesse toonden voor de auto's door veel vragen te stellen en overal aan te zitten maar werd er niets kapot gemaakt of beschadigd.

Zaterdagavond feest en prijsuitreiking. De Alvis leden stonden stijf van de spanning of het deze keer zou lukken om de felbegeerde 2e prijs te bemachtigen.

Helaas, ook deze keer grepen wij er naast en mocht, nadat er enkele tranen waren gelaten, Hans van Tongeren voor de zoveelste keer naar het podium om de 1e prijs in ontvangst te nemen. Volgende keer beter.

Na de festiviteiten naar huis en gelijk naar bed want zondagmorgen 9 uur beginnen met werken aan de stand om deze weer van zijn beste kant te kunnen laten zien. Ook deze dag verliep net als de zaterdag met veel bezoekers en het verwelkomen van nieuwe leden.

Einde beurs kon worden begonnen met het afbreken en opruimen van de stand. Na een aangeboden Chinese maaltijd, ging enkele uren later, een ieder moe maar tevreden naar huis. Einde van een zeer geslaagde BC&L

**Mijn speciale dank gaat uit naar:**

- Hans van der Meijden - werkelijk een doorzetter
- Hans van Tongeren - organiseren
- Frederike - catering
- Jan-Maarten - versnaperingen
- Martin en Paul - verzorging van de stand, geweldig
- André - voor zijn humor en technisch inzicht
- Rob en Yvonne - hand en span diensten
- en de clubleden die hun auto's ter beschikking stelden!



De Clubstand compleet, met zes Alvisen, van de 20-er tot en met de 60-er jaren.

## Het smeren van de stroomverdeler

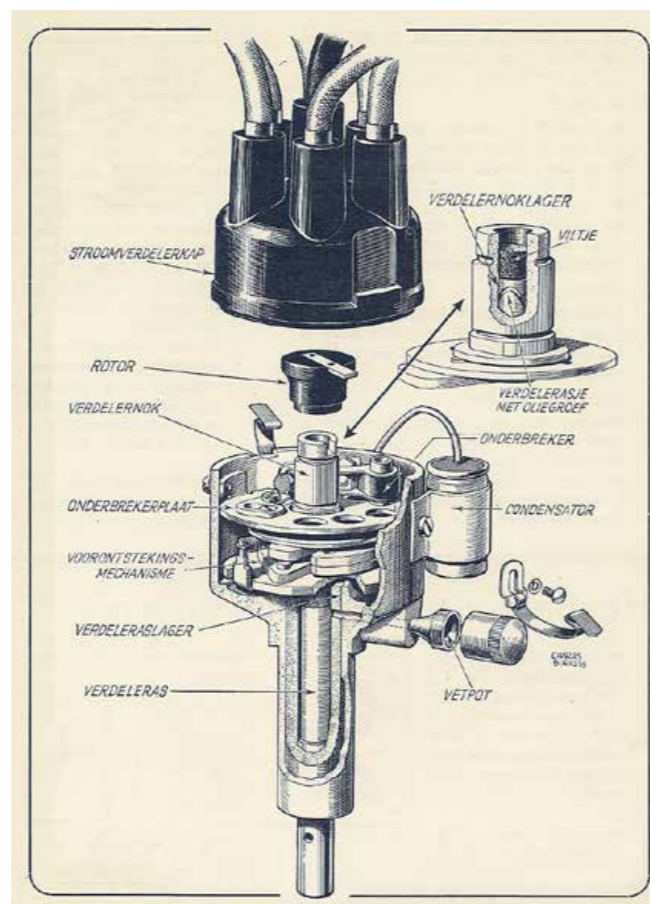
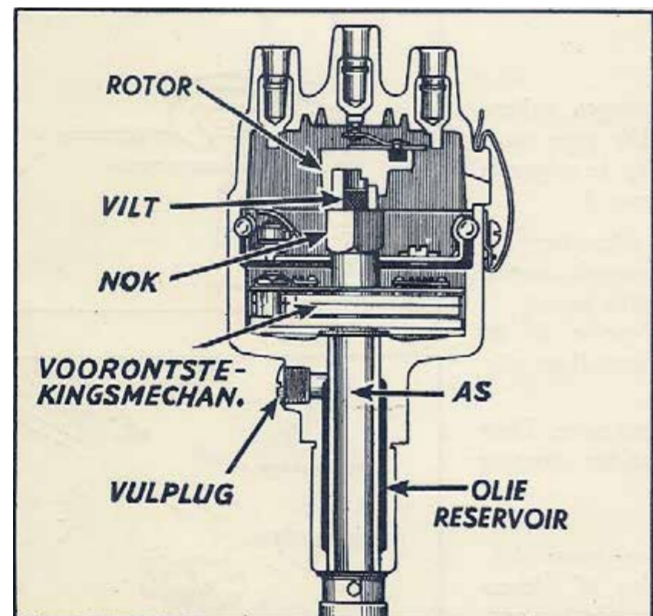
**Bijgaand artikel over de stroomverdeler, waar de meeste van onze Alvissen nog mee zijn uitgerust, komt uit het handboek "Shell Smering" uit 1955. Dit boek werd speciaal uitgegeven voor fleet-owners en bevat veel gegevens over de manier van werken in die tijd. Het is heel interessant om het verschil te ontdekken tussen zowel de werkwijze als de administratie daarvan toen en nu. De genoemde smeermiddelen zijn nu niet meer verkrijgbaar, maar voor wie deze handleiding in de praktijk wil toepassen, zal ik aan het einde een suggestie doen van wat nu te gebruiken. Volgend blad komt er nog iets over doorsmeren van bladveren.**

De smering van de stroomverdeler wordt in de meeste gevallen zeer veronachtzaamd, waarschijnlijk omdat er zulke kleine hoeveelheden smeermiddelen voor nodig zijn, dat men meent het wel geheel zonder smering te kunnen stellen. Maar men vergeet dan, dat het gedrag van de motor voor een groot deel afhangt van de wijze waarop de ontsteking werkt.

Er zijn in het algemeen vijf punten van de stroomverdeler, welke smering behoeven, t.w.:

- 1) verdelernok,
- 2) verdelernoklager,
- 3) onderbrekeras,
- 4) voorontstekingsmechanisme,
- 5) verdeleras.

Voor alle smeerpunten van de stroomverdeler geldt: smeer zeer matig. Raadpleeg steeds de Shell Smering schema's.



### Verdelernok:

De nok vettig maken met een uiterst dun laagje "SHELL RETINAX" A of "SHELL X-100" Motorolie 20/20 W. Dit laagje voorkomt slijtage van de verdelernok en de fibernok van de onderbrekerarm.

### 2 Verdelernoklager:

Dit lagertje wordt in sommige gevallen gesmeerd met behulp van het viltje, dat aan de bovenkant in de verdeleras is aangebracht. Verwijder de rotor. Geef het viltje enkele druppels "SHELL X-100" Motorolie 20/20 W.

In andere gevallen wordt de verdelernoklager gesmeerd door middel van de vetpot, welke tevens dient voor het smeren van de verdeleras.

### 3 Onderbrekeras:

Dit draaipunt van de onderbrekerarm moet worden gesmeerd met "SHELL X-100" Motorolie 20/20 W. Een enkele druppel aan de bovenkant van het draaipunt is voldoende.

### 4 Voorontstekings-mechanisme:

Dit mechanisme moet in vele gevallen worden gesmeerd door middel van het reeds genoemde viltje.

Het smeermiddel zal door het viltje naar beneden zakken en langs een oliegroef in de ruimten komen waar het voorontstekingsmechanisme is ondergebracht (dus onder de onderbrekerplaat). De olie zal zich daar verspreiden en de scharnierasjes van de contragewichtjes smeren.

### 5 Verdeleras:

Deze as kan worden gesmeerd o.a. met behulp van een smeernippel, vetpot of plugje. Het smeren met behulp van een smeernippel is sterk af te raden, aangezien men snel een te grote hoeveelheid vet toedient; verwissel de smeernippel voor een vetplugje. In vele gevallen zijn de verdelers uitgerust met een ontluchting, waardoor het te veel toegevoegde vet kan ontwijken. De vetpot dient te worden gevuld met "SHELL RETINA X" A. Bij iedere smerbeurt het deksel van de vetpot een slag indraaien. De vetpot van tijd tot tijd bijvullen. Bij sommige nieuwe verdelers (zie afbeelding) wordt de verdeleras gesmeerd uit een oliereservoir. Het vulplugje is aan het ondergedeelte van het verdelerhuis aangebracht. Dit reservoir behoeft

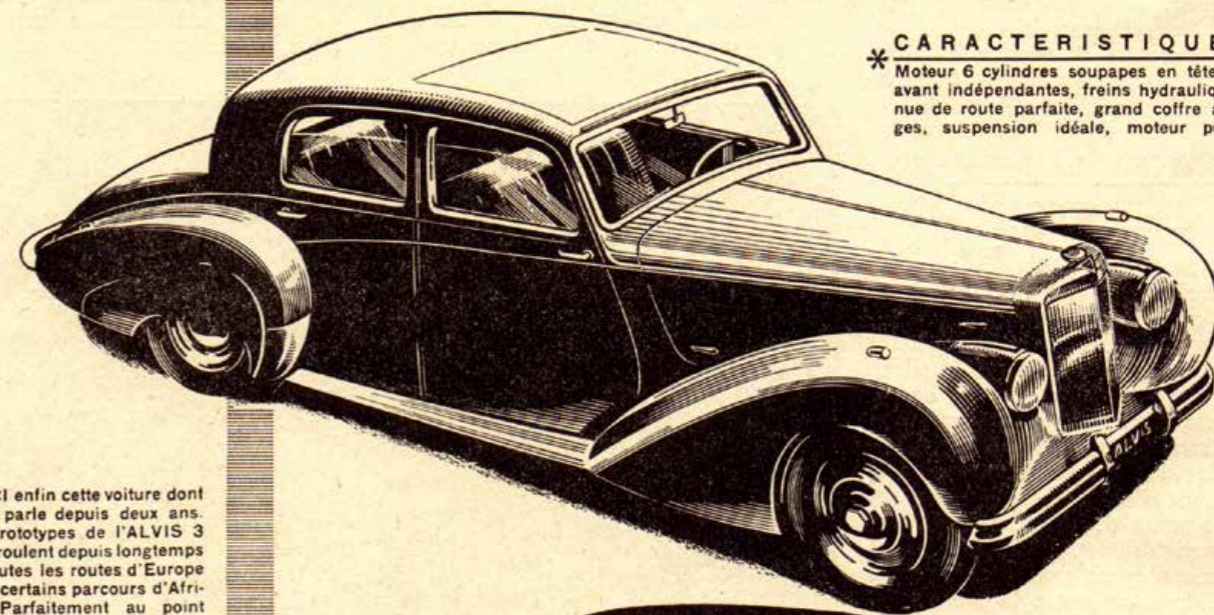
slechts zelden te worden bijgevoeld. De voorgeschreven oliesoort is "SHELL X-100" Motorolie 20/20 W.

### Opmerking van de redacteur:

Waar staat "Retinax A is een goede kwaliteit doorsmeervet ook goed. Waar staat "Shell X100" voldoet een beetje motorolie. Ja, de zelfde als in de motor.

In onze Lucas verdeler is meestal geen vetpot gemonteerd op het huis van de verdeleras. Smering geschiedt dan door wat olie te spuiten op het schroefje onder de rotor. Bij naoorlogse verdelers zit opzij in het verdelerhuis een viltje, dat na oliën zorgt voor het smeren van de binnen liggende delen. Dus ook net even anders.

## ENFIN la nouvelle ALVIS 6 CYL.



**\* CARACTERISTIQUES :**  
 \* Moteur 6 cylindres soupapes en tête, roues avant indépendantes, freins hydrauliques, tenue de route parfaite, grand coffre à bagages, suspension idéale, moteur puissant.

**V**OICI enfin cette voiture dont on parle depuis deux ans. Les prototypes de l'ALVIS 3 litres roulent depuis longtemps sur toutes les routes d'Europe et sur certains parcours d'Afrique. Parfaitement au point maintenant, elle va être livrée à la clientèle qui trouvera, dans la 6 cylindres ALVIS, une voiture moderne quant à sa conception, classique quant à ses lignes. L'ALVIS 6 cylindres reste, comme ses aînées, la voiture d'une élite.

AGENCE GÉNÉRALE  
 pour la Belgique et le Luxembourg :

**SINCAU**

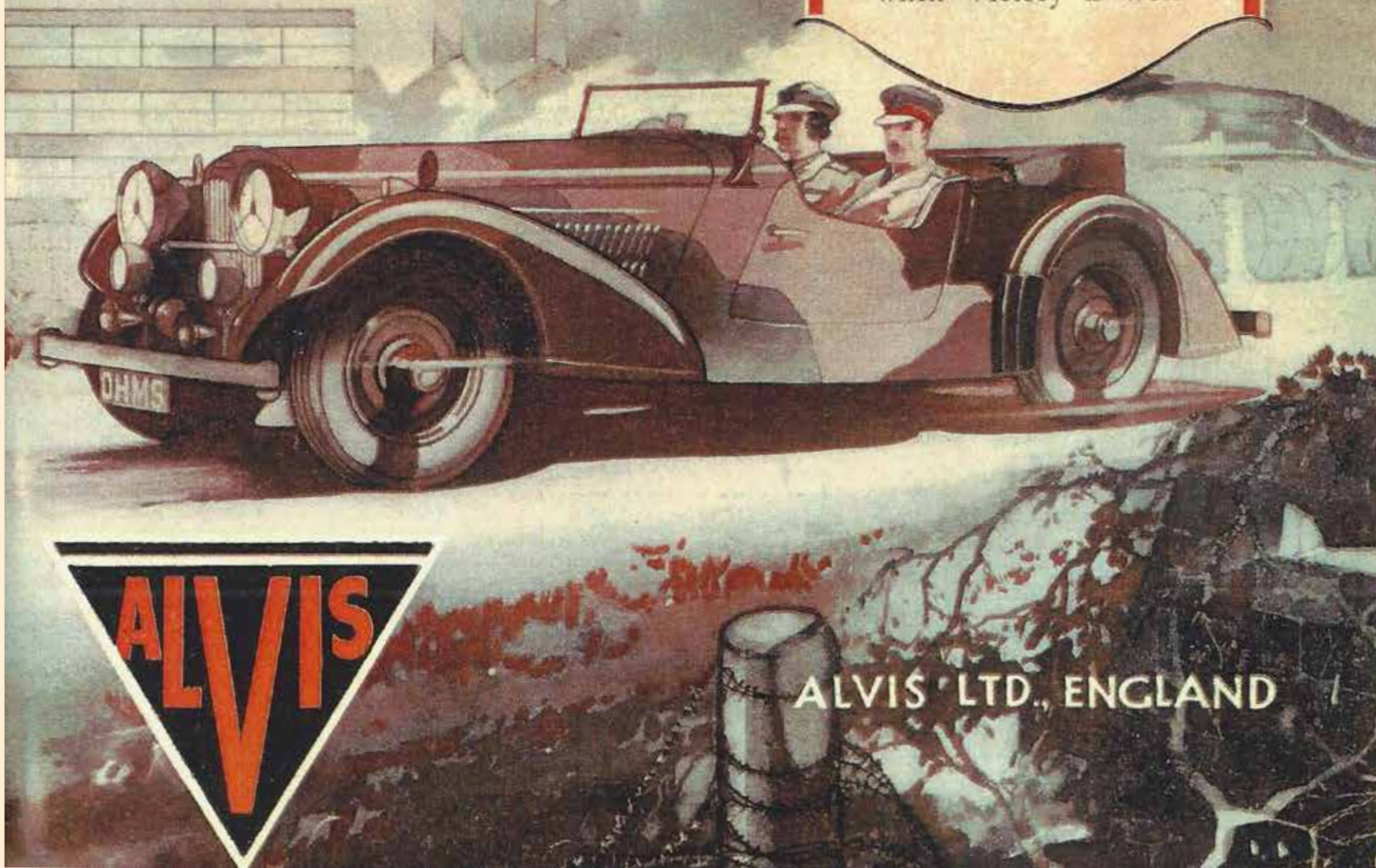
Salon d'Exposition et Service des Ventes  
 Rue Ravenstein, 46 - Bruxelles - Téléphone 12.95.27

Bureaux : rue A. Lambiotte, 32-34 - Schaerbeek (av. Rogier) T. 15.43.45

# The Motor

PUBLIC LIBRARIES  
COMMERCIAL  
29 JAN 1941  
LIBRARY  
MANCHESTER

**ALVIS** these days wears Battle Dress and is doing its utmost for King and Country. Inspired by its past achievements Alvis looks forward with full confidence to the great things which will be done when Victory is won.



ALVIS LTD., ENGLAND