

TRIANGEL

Power with beauty,

Speed with grace



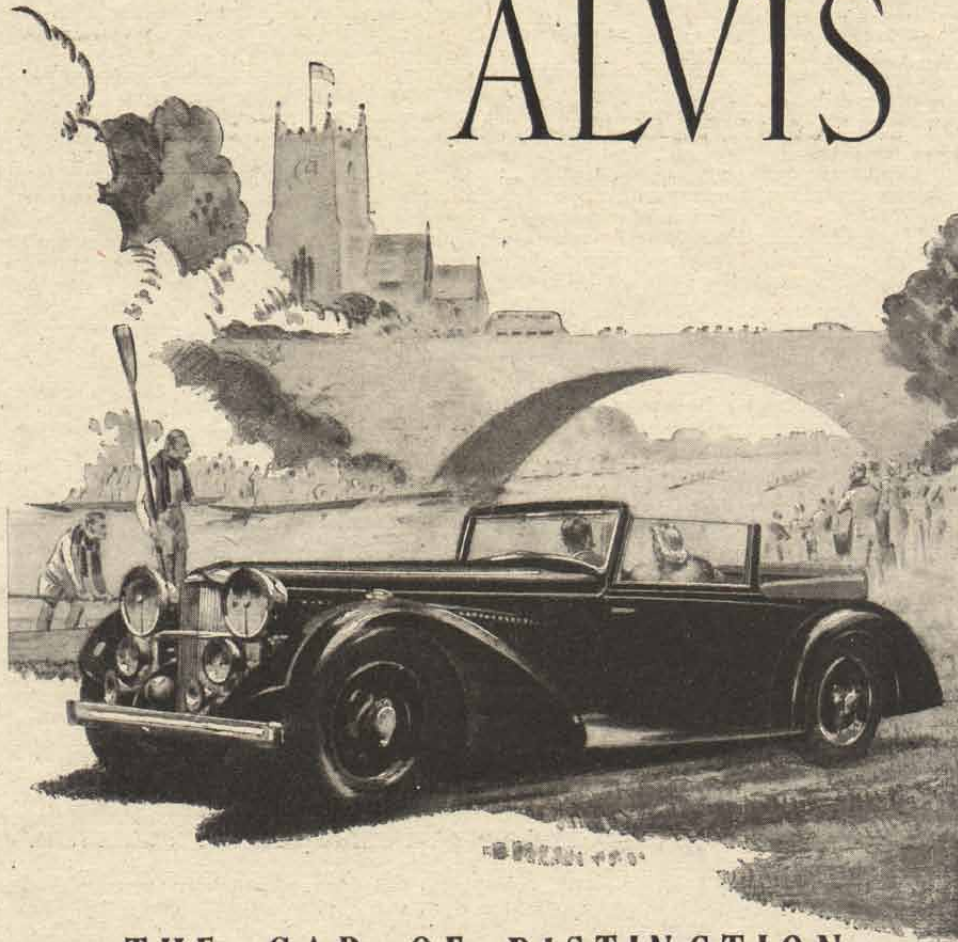
december 2013 **95**

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND



*When
Individuality
Returns...*

ALVIS



THE CAR OF DISTINCTION



Colofon

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:

Herman Schipper
Eijerdijk 76
8051 MV Hattem
tel.: 0384- 238528
nauticus@xs4all.nl

Aanleveren van kopij en foto's:

Tekst in Word (.doc).

Achter elkaar doortypen, harde returns
alleen bij nieuwe alinea.

Foto's: selectie maken met bijbehorend
foto-onderschrift.

Bewaar als .jpg file, grootte 200-300 dpi,
(± 1600 pixels hoog of breed).

Per e-mail sturen naar:

nauticus@xs4all.nl

Bij veel of grote foto's:

Via www.wetransfer.com sturen 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. 96

Uiterlijk 23 maart 2014

Bij de voorplaat:

Foto Tom Gatsonides tijdens Hare Drive

Bij de middenplaat:

*4.3 van Tom Gatsonides tijdens de
Moroccan Challenge.*

Zie het verslag in dit nummer.

Inhoud

Chairman's Column

*Afscheid redacteur
Een nieuwe redacteur*

Evenementenkalender

Van de penningmeester

Van de redactie

Aankondiging ALV

*Een zeer geslaagde High Tea
verslag van Frederike en Hans*

*Wings, Wheels and Goggles
Herman Schipper*

*De Indian Run
verslag van Jaqueline Pascoe*

*Alvis in Marokko
verslag van de Moroccan Challenge
door Martin en José Aaldering*

*British Autojumble Waalwijk
Hans van der Meijden*

*Schwarzwaldertour 2013
HS*

*Pre-war of Post-war?
Herman Schipper*

*De Triangel en de Tricolore...
Coen van der Weiden*

*Met het Alvis virus besmet
Jos Moorman*



Chairman's Column

Winterslaap

Na 4 ritten en een High Tea is de AOCN toe aan een winterslaap. De meeste auto's zijn al onder 'zeil'! Het zal een kort dutje worden want in februari worden we weer allen verwacht tijdens de Algemene Ledenvergadering. Wat gaat een jaar toch snel voorbij. Komt dat omdat we zoveel bezigheden hebben of is dat een gevoel wat past bij het ouder worden (hier spreekt de schrijver)? Geen idee, wanneer iemand hier een antwoord op kan geven lees ik dat graag in de volgende Triangel.

In mijn vorige column heb ik aangekondigd dat het bestuur een nieuwe redacteur voor de Triangel zocht. Tijdens de Indian Run heeft Hans Noordhoek te kennen gegeven dat hij de zware taak van redacteur op zich zal nemen. De Indian Run, eind september, kon weer open worden gereden (kap naar beneden of schuifdak open). Het weer was fantastisch en mede daardoor konden de organisatoren op zaterdag de stuurmanskunst van de Alvisten eens op de proef stellen. Geblinddoekt een bepaalde afstand afleggen is toch moeilijker dan gedacht! De kijkers hebben genoten en de lachsalvo's waren niet van de lucht. Al met al een heel geslaagd gebeuren.

Tijdens de High Tea op 17 november waren wij te gast bij Jan en Agnes van den Brink in Laren. In een mooie omgeving en in een gezellig samenzijn is hier het Alvis-jaar afgesloten. Jan en Agnes, dank voor jullie gastvrijheid.

Onze secretaris heeft al een geschikte locatie gevonden voor de ALV in februari, in de Evenementenkalender wordt vermeld wanneer en waar de ALV zal plaatsvinden. Het bestuur wil iedereen bedanken die zich het afgelopen jaar voor AOCN verdienstelijk heeft gemaakt. Een eervolle vermelding voor het bestuur, wegens de eerste plaats tijdens British Cars and Lifestyle, mag hier niet ontbreken.

Rest mij nog jullie allen, ook namens André en Jan Maarten, fijne feestdagen en een gezond en pechvrij 2014 toe te wensen. Ik zie jullie graag op de ALV in februari 2014.

Jullie voorzitter,

Anton Brouwers



Afscheid van onze redacteur Herman Schipper

Zoals reeds in de vorige Triangel werd aangekondigd zal Herman Schipper met ingang van 1 januari 2014 zijn functie als redacteur van de Triangel neerleggen.

Sinds 2008 heeft Herman er voor gezorgd dat wij ten minste 3 x per jaar een gevulde en 'lekker' leesbare Triangel op de mat of in de bus vonden.

Wetenswaardig is dat het vullen wel eens een probleem opleverde, onze leden staan niet bekend als producenten van grote hoeveelheden kopij (enkele uitzonderingen daargelaten)!

Reden voor Herman om dan zelf maar de pen ter hand te nemen en te zorgen voor voldoende leesvoer. Het is een hele prestatie geweest om 6 jaar lang



artikelen van uiteenlopende aard bij elkaar te scharrelen (schooien) om ze daarna in een aantrekkelijke opmaak ons aan te bieden.

Herman, uit naam van het bestuur en alle leden/lezers bedankt voor je inzet en je bijdrage aan het bindmiddel van onze club, de Triangel. We hopen je verder nog lang als 'gewoon lid' bij onze evenementen te mogen verwelkomen. Bedankt.

Het bestuur van De AOCN en alle lezers.

De Triangel heeft een nieuwe redacteur

De continuïteit van de Triangel is verzekerd. Op onze oproep voor een redacteur **heeft niemand gereageerd!** Tijdens de Indian Run heeft Hans Noordhoek zich gemeld (we hebben hem een beetje warm moeten maken voor deze functie) als redacteur van de Triangel. Met ingang van 1 januari zal hij de taak van Herman Schipper over nemen. Hans, bedankt en veel succes in je nieuwe functie.



Namens het bestuur,
Anton Brouwers
Voorzitter

Dit is de voorlopige kalender voor het volgende jaar. Zet deze data alvast in de agenda zodat er niets mis kan gaan met uw planning en wij op een grote opkomst kunnen rekenen. De locaties zullen op de Ledenvergadering worden vastgesteld.

Algemene Leden Vergadering
16 februari 2014

Deze keer zal de ALV plaatsvinden in het Healey museum te Vreeland.

Hare Drive 12 - 13 april

Fire Flight 24 - 25 mei

Eagle Rally 12 - 13 juli

Crossing Borders 31 juli - 4 aug

International Alvis Day
29 - 31 augustus

Indian Run (26) 27 - 28 sept

High Tea 23 november

Niet-Alvis, maar wel de moeite waard:

InterClassics en TopMobiel

17-18-19 januari
MECC - Maastricht

British Cars & Lifestyle

8-9 maart 2014
Autotron - Rosmalen

Techno Classica

(26)-27-28-29-30 april 2014
Essen (Duitsland)



Van de penningmeester

Beste Alvis-vrienden en vriendinnen,



En dat kan: in dit nummer is de factuur voor het lidmaatschap 2014 bijgesloten, met het verzoek het bedrag zo spoedig mogelijk na 1 januari 2014 over te maken.

Betreft de contributie. Ik wil jullie allemaal hartelijk bedanken voor de snelle wijze waarop de contributie voor dit jaar door jullie is betaald.

Geweldig – volgend jaar graag weer!

Ik wens jullie allemaal een gelukkig kerstfeest en een mooi Alvis-jaar.

Jan Maarten ten Bos
penningmeester



Van de redactie

Dit is mijn laatste Triangel als redacteur! Allereerst moet je als redacteur van een clubblad actief meeleven met de clubactiviteiten, en dat is bij mij de laatste tijd wel wat minder, en ten tweede moet je wat te vertellen hebben. Welnu, ik heb het meeste wel verteld wat ik kwijt wilde, ik beleef niet meer zo veel spannende dingen met mijn Speed, dus tijd voor een verandering, te meer daar ik te vrijheidslievend ben om zaken voorgeschreven te krijgen.

Hoe heb ik mijn tijd als redacteur beleefd? Met plezier, dat wel, vooral omdat ik de laatste jaren ontzettend leuke dingen heb meegemaakt bij het restaureren van mijn Alvisen, en daarover, wellicht te vaak, geschreven heb. Toen ik begon met de Triangel was ik bezig met mijn groene Speed 25 drophead, tussendoor bouwde ik met Wim samen een Speed 20 Special, de zilverkleurige met de rugvin, verkocht ik de Speed 20 SA drophead, die nu in een klein museum in GB staat, verkocht met spijt mijn trouwe Speed 25 saloon, en restaureerde eindelijk de 25 Tourer, die sinds 1995 stond te wachten!

De groene drophead is geweldig geworden, mede door de schandalige hoeveelheid pk's die Jos Moorman er uit wist te peuten. Ik rijdt er nu 4 jaar mee, en het enige probleem tot nu toe was het spuitstuk, waar over ik verderop in dit nummer vertel. Maar trips door Frankrijk, Schotland, Engeland, Oostenrijk, België en Duitsland, en niet te vergeten Nederland verliepen allemaal compleet storingsvrij en meestal met relatief forse snelheid!

En wat een genoegen is dan een drophead, vergeleken met een Special, zeker wat betreft het meenemen van bagage, maar nog meer als het regent en koud en guur is.

Daarna ben voor de tweede keer begonnen aan mijn Tourer, die al vanaf 1998 stond te wachten op hervatting van de werkzaamheden. Technisch was de auto wel ongeveer klaar, maar de body was een disaster. Al het hout vernieuwd, en daarna door Mark van Emst de aluminium body laten doen. Het spuiten was niet geheel naar mijn zin dus opnieuw, en daarna alles weer opgebouwd, een heerlijke klus, waaraan ik meer dan een jaar gewerkt heb.

Ondertussen was ik nog begonnen aan een Speed 25 Special, maar die heb ik inmiddels verkocht, het is wel genoeg zo! Ik heb mijn industriehal in Kampen verkocht, freesbank, bandzaag, wheeling machine, Eckold, brug, de meeste las-apparatuur, balancemachine, grote compressor, alles is weg, en nu heb ik thuis de garage wat verbouwd, en daar kan ik nu verder, alleen is er niet zo gek veel meer.

Wim heeft al mijn Alvis-onderdelen overgenomen, dus eindelijk rust in de tent. Hoewel, er staat nog een TA 21 drophead in de opslag, prachtig gespotten, motor loopt, maar de bedrading, de kap, het interieur en alle kleine dingetjes moeten nog. Daar begin ik aan zodra mijn DKW F8 cabriolet 1940 klaar is. Hoezo rust in de tent? De Wintertrial komt er aan, in juni waarschijnlijk Parijs-Madrid, maar in beide gevallen als navigator, dus de Alvis blijft dan op stal.

Die komt weer aan de beurt als we met ons prewar groepje gaan rijden, waarheen is nog een verrassing.

In dit nummer staat een verslag van Martin en Tom over een rit door Marokko met de Alvisen, waaraan nog een Alvis Special in zijn allereerste rit meereed, en alles zonder problemen, zo hoort het! De High Tea heb ik gemist, maar na het lezen van het verslag zag ik dat ik beter had moeten plannen!

Het eerste nummer volgend jaar wordt door de nieuwe redacteur gemaakt, en daar heeft Hans Noordhoek zich voor

gemeld, dus die gaat nu al uw artikelen redigeren en plaatsen, gelukkig nog steeds samen met Paul, die onmisbaar is bij het uitbrengen van dit blad!

Hans, veel succes, en Paul, bedankt voor de prachtige nummers, die je er van gemaakt hebt, het was mij een genoegen met je samen te werken, en ik wens jullie een vruchtbare en vooral prettige samenwerking bij het samenstellen van de volgende Triangel.

Herman



ALV op 16 februari

Voor onze Algemene Ledenvergadering zijn wij te gast in het Healey Museum in Vreeland.

Dit museum is in november 2012 in aanwezigheid van Brian Healey, zoon van Donald, geopend. De koffie met appelgebak, en museumentree wordt u door de AOCN aangeboden. Zet het vast in uw agenda, u ontvangt tijdig nog een uitnodiging



Adres:
Het Healey museum,
Bergseweg 28Q,
3633 AK Vreeland.



Een zeer geslaagde High Tea

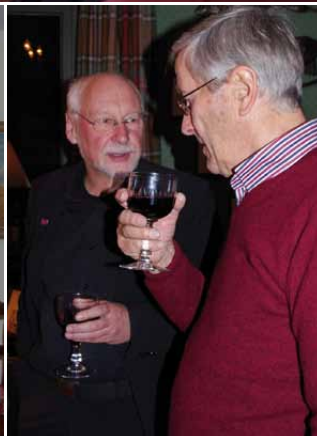
Zondag 17 november 2013 was het weer zover, de traditionele "High Tea" van onze ALVIS Owners Club. Een leuk evenement, waar wij altijd naar uit kijken.

Tegen 14.00 uur togen Frederike en ik met flessen droge witte, een tray met zoetigheden en de al bijna traditionele "Alvis-salade" naar Laren. Even voor drieën kwamen wij aan bij de Zevenenderdrift 92, waar we aller hartelijkst ontvangen werden door de "van den Brinkjes".

Er waren reeds een behoorlijk aantal theedrinkers aanwezig, zelfs Serge was helemaal uit België gekomen (het begon toch pas om 15.00 uur?).

Ook allerlei verschrikkelijk lekkere "meebrenghsels" waren reeds uitgesteld in de vele sfeervolle ruimten, die "de Immenhof" biedt. Wat een geweldig leuk speels huis is het met al z'n kamers,

gangen, tussendoortjes, een enorme Kitchen, een prachtige Engelse tuin, die we met zijn allen bezocht hebben in de vorm van een rondleiding door de heer des huizes. Het theehuisje, de bijenstal, overal appel- en vruchtbomen en..... at last but not least een bezoek aan de Wijngaard, die door Jan zelf wordt onderhouden (wel met een beetje hulp).



Diegenen, die er helaas niet waren, hebben dan ook culinaire hoogstandjes gemist in de vorm van Wortelsoep met gember, Quiches, een salade van rivierkreeftjes, salade van vele vissoorten en de ALVIS salade met

In de wijnkelder beneden onder de keuken hebben we later, verdeeld in twee groepen, een heuse wijnproeverij gehad van eigen wijnen. Dat was heel bijzonder en gezellig in zo een friskoude ruimte –kortjesbijdichtjes– wijn te proeven. Overigens was de rode wijn, die er geschonken werd ook erg lekker.





zonen, de één de thee, de ander de wijn, was de bediening bijna professioneel.

Na ruim 4 uur eten, drinken en gezellig bijpraten heeft de dames ploeg de afwas ter hand genomen om de gastvrouw iets te ontlasten, wat zeer gewaardeerd werd,



Ook de meisjes hadden de trap naar de wijnkelder ontdekt.



en liep het naar 19.00 uur. Een hartelijk afscheid van iedereen volgde en na de gastheer en gastvrouw bedankt te hebben voor de voortreffelijke organisatie (wij weten er alles van), reden wij voldaan en tevreden naar het Eerbeekse, terugdenkend aan een zeer geslaagde High Tea aan "De Immenhof" in Laren.

Frederike en Hans



gerookte kip, een warme Poolse Bigos (jachtsotel). Heerlijke appel en cranberry taarten waren aanwezig en super lekker, de roquefortcakejes met engelse marmelade ontbraken niet, evenals de sublieme zelf "gekochte" bonbons van Joost en niet te vergeten een prachtige collectie franse kazen met alles wat daarbij hoort. Er was van alles genoeg. Mede door de spontane hulp van twee



Wings, Wheels and Goggles



Zoals u weet, organiseert Bart Rietbergen diverse rally's, in Europa, in Zuid Amerika, naar de Himalaya, het Concours 't Loo, en nu dan iets nieuws: een rally, waarin klassieke auto's een team vormen met klassieke vliegtuigen, die samen de eindrangschikking bepalen.

Elders heeft u kunnen lezen over Classic Wings and Wheels op Gilze-Rijen, maar deze gebeurtenis vond plaats op Teuge, bij Deventer.

Uw redacteur reed met Dirk Lindenbergh, niet in de Alvis, maar in een Bentley, en wij vormden een team met een prachtige North American T 28, oorspronkelijk een lestoestel van de Amerikaanse Air Force, later

ingezet in Vietnam met bewapening. De auto's reden een kaartleesroute met regelmatigheids-etappe, de vliegtuigen vlogen een ronde op bepaalde hoogte, met hun eigen kruissnelheid, via een aantal op de kaart aangegeven bakens, die binnen 100 meter overvlogen dienden te worden. Bij de middagrit wisselden de auto- en vliegtuignavigators van plaats, hetgeen weer eens een heel andere kijk op navigeren gaf!

De autoroute was pittig, met veel zeer



kleine weggetjes, waar zo'n enorme Bentley wat aan de grote kant is, maar Dirk kan voortreffelijk sturen met dat bakbeest, dus we eindigden 's morgens helemaal voorin. Hoe zou dat 's middags gaan? Gelukkig was de vliegtuig-

Weer eens iets anders dan een Speed 25, een P 28 van de USAF



Tussendoor genoot iedereen van een spectaculaire vliegshow, waarbij twee dames boven op de vleugel van een twee-dekker stonden, waarbij een zekere Polinder met een zeer snel stunttoestel recht omhoog ging totdat het toestel stil aan z'n propellor

hang, vervolgens tollend naar beneden donderde, dan trok hij het toestel recht, en ging volgas recht naar beneden, en net als je dacht dat het fout zou gaan draaide met een prachtige bocht weg van de grond.

De enorme vliegboot van de Nederlandse luchtmacht uit de vijftiger jaren



De kleine Bugatti Brescia won de rally!



navigators een hele goeie, want ook hij eindigde voorin. Ik hoefde in de T28 eigenlijk alleen maar op de hoogte en de snelheid te letten, want de way-points waren keurig ingegeven in een laptop, die precies de richting aangaf. Via Hattem, recht over mijn huis, de brug over de IJssel bij Zwolle, Lichtmis, Dalfsen achter Ootmarsum en Enschede langs, via Lochem en Zutphen weer naar het vliegveld, en na 35 minuten waren we weer thuis! Zondagmorgen nog een keer hetzelfde verhaal, en 's middags de prijsuitreiking.

De enorme vliegboot van de Nederlandse luchtmacht uit de vijftiger jaren



Ons team: een prachtige North American T 28 en de Bentley van Dirk

Zeer spectaculair! De luchtmacht was aanwezig met een enorme vliegboot, ik geloof een Catalina, en verder Pipers, Cesna's, Bolkows, Beechcraft, maar ook een zeer oude Gipsy Moth. De oudste auto was een Knox uit 1911, een paar Bentleys, Lagonda's, een prachtige Alfa 8c, dans son jus, zoals de Fransen dat zo mooi zeggen, en natuurlijk een paar Alvis Speeds: Ron van 't Schip met zijn Special, Jos Gerritsen met de 4.3, en Ton Roks met de Alvis van Bart Rietbergen.

Nog twee Alvis clubleden met ander spul: Dirk Lindenberg, zoals gezegd met de Bentley Speed Six, en Ivo Nijs met de Lagonda. Heel leuk was de Morgan 3-wieler uit 1914, maar de eerste prijs ging naar de Bugatti van Kjeld Jessen, die een paar extra pk's in de kleine Bugatti heeft gehangen, het ding gaat als de spreekwoordelijke brandweer! Het uitzonderlijk mooie weer voegde zeker toe aan dit geweldig leuke evenement, en ook de vliegers hadden een dergelijke rally niet eerder meegemaakt, en waren

zeer enthousiast. Het enige minpuntje gebeurde zaterdag, toen Bart de dames, die bij de vliegshow op de vleugel stonden, een rondje in de Alvis aanbood. Zittend boven op de auto reed Bart weg, iets te vlot waarschijnlijk, en een van de dames kukelde achterover uit de Alvis, Gelukkig liep het goed af, maar het blijkt maar weer, autorijden is gevaarlijker dan vliegen. HS

1e tot 10e prijs: allemaal dezelfde bronzen Fangio



De Indian Run

Alvisweekend 28 en 29 september

Dat weekend was alweer de laatste rit van dit jaar en wat was het mooi.

Het was verzamelen bij Fort Altena, waar we eerst van een kop koffie en vervolgens van een goed verzorgde lunch hebben kunnen genieten. Vervolgens zijn we via Uppel, Almkerk, en Dussen over de meest mooie wegen richting Sprang Capelle gereden. Om Sprang Capelle te bereiken moesten we de (gratis) pont nemen. Van daaruit doorgereden naar Waspik, 's Gravenmoer en Dorst en in Molenschot een terrasje gepakt bij Eetcafe D'n Brooy. Onderweg kwamen we al gauw tot de ontdekking dat we voor de 2e keer dit jaar pech onderweg hadden. Dit keer een sterke geur van benzine en daarmee ook een flink benzinelek. Bij het eetcafe hebben de technuten onder ons zich erover gebogen en al gauw



De aanwezige Alvissen in het gelid bij het Fort Altena.

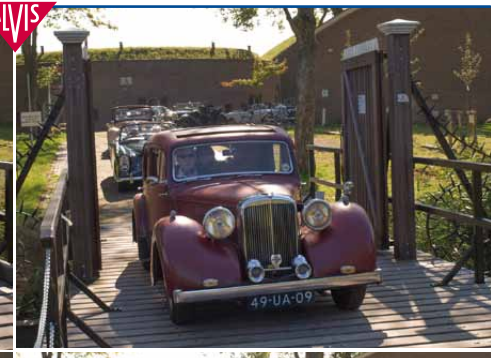
was het probleem tijdelijk opgelost om zodoende het gehele weekend toch mee te kunnen rijden. Na het terrasgebeuren werd er een kleine rijvaardigheidsproef door de heren en twee moedige, dames afgelegd. Een lachwekkend, maar leuk evenement

Voor het vertrek nog even wat zonne-energie opdoen.



tussendoor. Vervolgens hebben we ons via Chaam en Breda naar het Novotel Breda begeven, waar een gedeelte van ons is blijven overnachten. Een ander deel van de deelnemers moest die avond afscheid van ons nemen ivm andere verplichtingen op zondag. De avond werd afgesloten met een heerlijk diner in het, vlakbij het

Hans deelt de lakens (papieren) uit.



Uitrukken voor de exercitie. Even dobberen op de (gratis!) pont. Kasteel Dussen is een lust voor het oog, niet te bezichtigen, want privé bewoond.



voor de duidelijke route die zowel op de voor ons gebruikelijke wijze als op een kleurenkaart werd weergegeven om ons het leven zo makkelijk mogelijk te maken. Diegenen die dit weekend, om welke

Novotel gelegen, restaurant Ruitbosch waar we lopend heen konden. Prachtige wegen, idyllische huizen, de pont over het eerste water wat we dat weekend overstaken, het heerlijke weer en het gezellige restaurant met passend heerlijk eten hebben deze zaterdag helemaal tot een prachtige dag gemaakt. Daarnaast alle complimenten voor de dames en heren organisatie



Terrasje pakken en rijvaardigheidsproef!
De techneuten stortten zich op het benzinelek probleem van Dave.

Zoon Robbert (van Hans) en vriend hadden bij de proeven de touwtjes strak in handen.

Hans van Tongeren had zijn Alvis thuis gelaten, maar mocht van Roel even met de TC 108G spelen.



Rechts: komt u maar
Zuiver meten is zeker weten.

reden dan ook, niet hebben meegereden, zijn naast een prachtige zaterdag een nog mooiere zondag misgelopen.

Zondag zijn we vanaf Breda, via Zevenbergen, Klundert en Noordschans over de meest mooie wegen en paden, met een prachtig wijds uitzicht naar Willemstad gereden. Zoals velen onder ons zullen weten, is Willemstad voorzien



van een prachtige jachthaven, over welke wij tijdens de koffie buiten in het zonnetje het mooiste uitzicht van de wereld hadden. En ondanks het prachtige zeilweer, waar we later achter kwamen, lagen er in de jachthaven nog prachtige plezierjachten, de ene nog mooier dan de ander. Na de koffiestop in Willemstad zijn we het Hollands Diep overgestoken richting Numansdorp, Westmaas met als eindpunt Brasserie Binnenmaas in Mijnheerensland, alwaar een goedverzorgde en heerlijke lunch op ons stond te wachten als eindpunt. Bij het oversteken van het Hollands Diep werd het mooie zeilweer duidelijk



zichtbaar. Gezien de stevige wind, ongeveer kracht 6, waren er naast de vele witte schuimkoppen ook een enorme hoeveelheid zeiljachten op het water te vinden, de ene nog schuiner over de golven stevendan de ander. Wat een enorm fascinerend gezicht. Zucht, als je daar toch maar 1 dagje van mee had mogen genieten, wat zou dat geweldig zijn. Al met al kan ik vaststellen dat we toch echt een prachtig weekend hebben gehad, dat tot in de perfectie georganiseerd was

Jacq. Pascoe

(Bericht uit Spanje: Alicia dank allen voor de geweldige dag en wenst iedereen fijne Kerstdagen!)

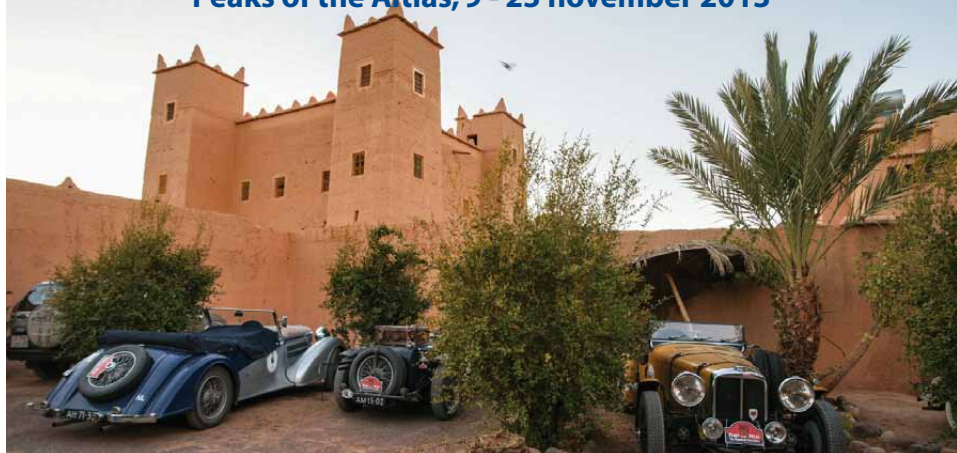






Alvis in Marokko

Peaks of the Atlas, 9 - 23 november 2013



De planning was Ethiopië maar het werd Marokko. De organisatie heeft zich ingezet voor een reis door Ethiopië maar dat lukte helaas niet. Wij zijn in 2012 met hoge snelheid door Ethiopië gereden tijdens de Rally Londen/Kaapstad en waren zo onder de indruk dat we graag in een lager tempo door dit mooie land wilden reizen.

Auto's in de container en voor de meeste deelnemers een vlucht naar Casablanca. Voor Ron van Riemsdijk, Pieter van Gent en ondergetekenden de Alvis op de aanhanger en door België en Frankrijk naar Spanje voor de oversteek naar Tanger. Drie uur oponthoud aan de grens en vervolgens in het donker aankomen in

hotel Le Lido aan de kust. Nog een dagje aan-



passen aan het geweldige weer in Marokko en dan op pad. Ruim 20 deelnemers waaronder 4 Alvisleden, t.w. Tom Gatsonides en zijn Rosalie met hun prachtige originele blauw/grijze schicht. Ruud en Hannie Muller deze keer in een mooie originele Riley. Willem en Ellen in een Buick uit 1929 (de Alvismotor is in reparatie) wij met onze Special en bovengenoemde Ron en Pieter die ongetwijfeld lid gaan worden met hun bijzondere gele Special. Van Casablanca de eerste dag naar

de zachtste bedden van Afrika maar wel een prima ontbijt en daar gaat het toch om. Door naar Zagora en verder



Meknes. Lekker rustig, voldoende tijd voor een prima lunch en voor donker in het hotel. Vervolgens naar Midelt en een dag later naar hotel Timbouctou in Merzouga. Dan in een Kashba genaamd BAHA BAHA in N'Kob. Hier zitten we in een onderkomen met





naar Aït Benhaddou. Na al dit fraais een heus tentenkamp in Tissint. Eerst via gravelwegen in de bergen en door een Middeleeuws dorp komen we op een verdiept plateau met 2 persoonstenten.

Een grote zang- en dansgroep verwelkomt ons. Een adembenemend mooie zonsondergang wordt begeleidt door de opzweepende klanken van de groep. Vervolgens een avondmaal in de gebruikelijke stenen puntmutsjes en naar bed. Koud in de nacht en koud water als douche. We gaan verder en komen in La Gazelle d'or in Taroudant. Misschien wel het



beste hotel van Marokko en het is jammer dat we hier geen week kunnen blijven. Verder gaat de karavaan naar Marakech. Nog 2 dagen van de 15 en dan zijn we weer op de startplaats.

Het Beach View Hotel in Oualidia brengt de eerste regen en het wordt dan ook een beetje koud en in een autootje zonder dak is dat toch aanpassen. Het Lido in Casablanca wordt het laatste adres en de plek waar we afscheid nemen van de



deelnemers en de organisatie van Bart Kleijn.

We stellen samen vast dat Marokko mooi en ruig is en het Atlasgebergte lekker hoog, geen tunnels maar gezellig over de bergen en dat levert de mooiste



plaatjes op. Vroeg in de morgen naar Tanger.
In het donker en stromende regen valt het niet mee om de versleten witte strepen van de weg te zien. Uiteindelijk bereiken we Tanger en de veerpont. Na een 2 uur durende boot trip bereiken we Algeciras en onze auto met aanhanger.



Martin&Jose Aaldering
Epe



British Autojumble Waalwijk



Vooral de Triumph Gloria vond ik heel bijzonder.

merken waren vertegenwoordigd. Naast heel veel bezienswaardigs waren er ook de nodige stands van leveranciers van onderdelen e.d.

Het was jammer dat er behalve mijn Alvis geen enkele andere Alvis aanwezig was.

Wel ontmoette ik nog op de stand van Armstrong-Siddeley ons ex. Alvis lid Dirk Sterkenburg die met

zijn Armstrong op de clubstand aanwezig was. De toegang is gratis en iedereen kan

Op 30 juni j.l. ben ik eens met de Alvis gaan kijken op de British Autojumble in Waalwijk.

Het was prachtig weer en na even zoeken vond ik de locatie waar ik een enorme hoeveelheid Engelse klassiekers aantrof.

Veel MG's natuurlijk want de organisatie van dit evenement is, vertelde men mij een MG owners initiatief. Maar bijna alle Engelse



met zijn klassieker het terrein op en af rijden via een smalle in/uitgang.

Er heerst een ongedwongen sfeer en zeker op zo'n mooie dag is dat best leuk. Ik voeg een paar foto impressies bij.

Hans van der Meijden

Schwarzwaldertour 2013

Met een stuk of acht pre-wars ieder jaar een ander land verkennen doen we al jaren. Het is geen rally, meer een tourtocht, waar we de auto's redelijk de sporen geven, maar waar veel tijd is voor koffiestops, goede lunches en een mooi hotel aan het eind van de dag.

Het begon in Spanje, waar we de Pyreneeën doorkruisten, waar we sliepen in schitterende paradores, en comfortabel met de autotrein heen en terug gingen. Oorspronkelijk vier Speeds, twee Lagonda's en een Lancia Lambda, maar inmiddels zes Speeds: Tom Gatsonides,

Jos Gerritsen, Bart Rietbergen, Cor Meulen, uw redacteur, en dit jaar ook Martin Aaldering. Dan nog ons Alvislid Ivo Nijs, en Ron, de tweede Belg, met Lagonda, en Leo met de Lancia. Na Spanje trips naar Italië, Schotland, Oost-Duitsland, nogmaals Italië, en dit jaar het westelijke deel van Duitsland. Bijna was het niet doorgedaan, omdat vijf leden van de groep dit jaar een rit in Oostenrijk reden, maar gelukkig konden de meesten zich begin september vrijmaken zodat we toch in Duitsland konden rijden, in het westelijk deel van het Schwarzwald.



De start was in Heerlen, in het prachtige kasteeltje TerWorm, waar het buitengewoon goed toeven is, met een prachtig diner als opwarmer.

Op zondagmorgen de auto's gestart, het weer kon niet beter, en via een kort stukje snelweg draaiden we na Aachen de binnenlanden in. Ik had de route zo uitgezet, dat we nergens door steden of grote plaatsen moesten rijden, en wat is Duitsland dan een genot om te rijden:



prachtig vlakke asfaltwegen slingeren door een wondermooi golvend landschap, met hier en daar een steil klimmetje met hairpins.

Die dag was er een groot evenement op de Nürburgring, waarbij de toegangs-wegen tot in de wijde omtrek vastlopen, dus daar zijn we met een boog om heen gegaan. Na een lange slome klim via enkele hairpins naar beneden, waar in Einruhr de koffie klaar stond.

Via Rescheid en Birgel door Mander-scheid naar Wittlich, en tenslotte naar Traben/Trarbach waar we een prachtig hotel hadden aan de Mosel, met ondergrondse parkeergarage.

De receptioniste vroeg vriendelijk of ze wat foto's mocht maken van de auto's voor het hotel, wat wij grootmoedig hebben toegestaan.

We hebben allemaal de nodige rally-ervaring, zodat een prettig vlot tempo voldoende tijd geeft voor uitgebreide koffiestops en lunches, en een dagafstand van zo'n 220 km is ook niet al te vermoeiend.

Maandag de Mosel over, verder richting zuid, langs Idar-Oberstein, door een aantal slaperige dorpjes naar Meisenheim, waar we dwars door het historische





door het schitterende Pfalzerwald onder Kaiserslautern. Toen met een boog om Pirmasens heen naar het hotel in Winzeln, een aanrader voor een zeer goed diner!

De volgende dag westwaarts, waar we besloten deze dag eenvoudig te lunchen, en wel in een soort Imbiss aan de kant van de grote weg. Het duurde wat langer, maar wat de man in z'n eentje uit dat kleine keukentje wist klaar te maken was nog prima ook! En dat moet ook nog gezegd, in Duitsland eet en drink je een stuk goedkoper dan in Nederland. Verder ging het weer, langs Trier, langs Echternach naar het hotel in Bollendorf. In de route stond, dat je in de tweede hairpin na Bollendorf een klein weggetje in moest om bij het hotel te komen. Leo, onze oudste deelnemer, en ook nog met de oudste auto, de Lancia, zag het weggetje over het hoofd. Martin, die achter hem reed met de snelle Alvis,

wilde hem inhalen om hem te wijzen op de juiste route, maar Leo gaf de oude Lancia dermate de sporen, dat Martin er niet langs kwam, en het maar opgaf en omkeerde. Een kwartiertje later kwam Leo aan bij het hotel, hij was maar gekeerd toen hij Martin niet meer achter zich zag.

Woensdag weer richting Nederland, de route liep door Monschau, waar we heel ondeugend dwars door het mooie autovrije stadje reden, en waar honderden foto's van ons



centrum reden onder de stadspoort door naar de Wassermühle voor koffie met Schwarzwald Kirchtorte. En stralend weer, wat wil een mens nog meer? Je merkt dat Duitsland een autovriendelijk land is, overal vriendelijk zwaaiende mensen, nergens ook maar het geringste probleem, en verder ging het naar de lunch in Weidenthal. Bart kende het restaurant, in de Wintertrial was daar de tijdcontrole gevestigd voor een regularity over een prachtige smalle kronkelende bergweg door de bossen. Dat was precies de weg, die wij daarna ook reden, dwars



worden ook wel medeschuldig zal zijn. Maar opvallend was, dat met dit spuitstuk de motor niet mooi regelmatig liep bij zo'n 3000 toeren. Afijn, ik heb met wat aluminium en bandage een noodreparatie uitgevoerd, en de eerste afrit er af! Met zo'n

werden gemaakt. En nu maar hopen dat de politiecamera dat niet heeft gedaan, want dan krijg je die thuisgestuurd. Even buiten Monschau kun je fantastisch lunchen, alweer bij een watermolen, alleen moet je er wel de tijd voor nemen, maar dan krijg je ook wat! Tenslotte onder Aachen door naar het mooi gelegen St.Gerlach, waar de rit werd afgesloten met een prachtig diner. Vier dagen heerlijk rijden, schitterend weer, geen enkele pech, en wat een mooie route zo dichtbij Nederland!

De volgende morgen bezochten we eerst nog vrienden in Lanaken, en daarna over de snelweg richting Hattem. Net bij de splitsing richting Roermond een vreemd geluid onder de motorkap, en de boel stilgezet in de berm, een slecht punt om kapot te gaan. Wat bleek? Een uitlaatpijp (een van de vier) was direct naast de kop geheel in stukken. De vlammen sloegen naar buiten! Te heet? Resonantie? Ik denk het laatste, hoewel de isolatie om de pijpen om de carburateurs niet te heet te laten



vlammenwerper vlak bij je carburateurs voel ik me niet safe. Dus de Knac gebeld, die direkt een autoambulance stuurde, en een uur later waren we onderweg naar huis met een Golf. De eerste keer! In al die 21 jaar dat ik met een Speed overal geweest ben, was dit de eerste keer dat de Alvis op de kar ging. Inmiddels zit er een nieuw spruitsuk op, bestaande uit twee Y-stukken, die onderin bij elkaar komen, en zie daar, het geluid is weer zoals het hoort, en de motor loopt op alle toerentallen veel mooier. Dat wisten ze bij Alvis al in 1937!

Herman

Pre-war of Post-war?

In het klassieker-wereldje zijn zoals bekend een groot aantal kampen, waarin de verschillende groepen verdeeld zijn: Engels of Amerikaans, Italiaans of Duits, of Frans. Maar ook wel merkgericht: Rolls of Bentley, Alfa Romeo, Ferrari, Lancia, Porsche of Mercedes of de ultieme merkenfreaks: de Bugattisten!

Ook zien we carrosserie-adepten zoals de liefhebbers van Figoni&Falaschi, of zoals in onze eigen kring: de Graber-volgingen. Maar de grootste twee kampen zijn eigenlijk de Pre-war en de Post-war. De laatsten zien weinig in de voor-oorlogse, in hun ogen vaak primitieve, auto's, de eersten beschouwen hun voertuigen vaak als de enige echte klassiekers.

Laten we eens kijken wat er nu zo verschillend is. Pre-war is meestal oude techniek, met starre voorassen, ongesynchroneerde bakken, altijd coach-build op een apart chassis (behalve de Lancia

Lambda en de Citroen Traction), maar vooral in de dertiger jaren voorzien van uitbundige koetswerken, naast de goedkopere kleinere auto's met vaak nog zijklep-motoren. Post-war na de 50er jaren in serie gebouwd, zelfdragende body, onafhankelijke vering, kopkleppers, kortom, veel moderner. En zeker de eerste 10 jaar na de oorlog waren het eenvoudige redelijk betrouwbare auto's, maar met weinig opwindends.

Hoe dit alles zo gelopen is valt wel redelijk te verklaren. Bekijken we eerst Groot-Brittanie, waar in de jaren na de crisis van '29 een groot aantal kleine, eenvoudige en redelijk goedkope auto's gebouwd werden: de Austin Sevens, de Morris Eight, AJS en BSA, Lanchester, Singer en Standard. Daarnaast een aantal luxere types, en de grote dure "supercars" zoals de Rolls Royce, Bentley, Lagonda, Invicta en zeker ook Alvis, waarvoor in Engeland met zijn groot aantal zeer rijke lieden een goede markt



Delage's, Hotchkiss, Talbot's, met als ultieme vertegenwoordiger van deze groep de Bugatti Royale. Italië had zijn grote Lancia's, Isotta Fraschini's, Alfa Romeo's en Duitsland zijn Daimler Benz, Horch, en Maybach. En toen kwam de oorlog. En daarna, Duitsland in puin, Italië in de war, Engeland en Frankrijk failliet.

was. Al die auto's hadden echter een ding gemeen: ze hadden allemaal lange slag motoren, dus een kleine boring in verhouding tot de slag. Dat was veroorzaakt door de wegenbelasting, waarbij een formule werd gehanteerd waarin de verhouding pk's, inhoud en slag bepalend was voor het belastingbedrag. Dit resulteerde in motoren met hoge zuigersnelheid, ergo snellere slijtage (olieverbruik) en fors benzineverbruik. Maar ja, de belasting hè! Ook Frankrijk had een zelfde soort tax, waardoor ook daar langeslag-motoren favoriet waren. In Duitsland en Italië echter kende men dit soort beperkende onzin niet, en daar werden dus ook al voor de oorlog korteslag-motoren gebruikt, langere levensduur, minder olieconsumptie en zuiniger. Maar ook Frankrijk had zijn welgestelden, en daar werden ook zeer fraaie grote automobielen gebouwd, de Delahaye's,



Geen geld meer voor dure auto's, geen geld voor ontwikkeling. De Engelsen grepen terug op hun voor-oorlogse modellen, zoals de TA 14 eigenlijk een enigszins verbeterde 12/70 is, en tot de jaren '50 werd er daar weinig nieuws op autogebied gebracht, behalve dan in 1948 de Jaguar XK 120, die in de oorlog verder ontwikkeld was, met een hoogst moderne motor met twee bovenliggende nokkenassen, en dat was dan ook echt een sensatie. Maar verder was het meeste op de markt een licht aangepaste pre-war constructie, en waarbij het voorlopig uit was met grote zeer dure auto's.

Frankrijk schroefde zijn belasting nog wat verder op, 16 CV was de grens, hetgeen motoren boven de drie liter nagenoeg onbetaalbaar maakte. Einde verhaal voor de grote merken, zoals hierboven genoemd. Daarvoor in de plaats kwamen de Renault Quatre, de 2-cilinder kleine Panhards en de 2CV.

In Italië hetzelfde verhaal, geen



grote merken meer, maar wel veel Fiatjes 500, 600, en 850. Duitsland lag zover in puin dat er helemaal bijna niets meer gebouwd werd, maar deed toch iets anders: eerst ontwikkelen, dan nieuwe fabrieken bouwen, en daar kwamen de Mercedessen, de Opels, de DKW's, weer aan, veel moderner dan hun buitenlandse concurrenten, en niet te vergeten, de Volkswagen, door een Britse majoor na de oorlog weer georganiseerd, en betrouwbaar, niet olie-lekkend zoals de Engelsen, geen chassis, maar een platform, en redelijk zuinig voor die tijd.



Engeland was tot in de vijftiger jaren de grootste autobouwer in Europa geweest, maar in 1956 bouwde Duitsland voor het eerst meer auto's!

Door de oorlog waren een aantal technische ontwikkelingen gestimuleerd, en begin jaren 50 begon dat merkbaar te worden in de auto's. Hogere compressie werd mogelijk vanwege de betere benzine, en door de oorlogsindustrie waren de produktiemethoden voor seriebouw sterk verbeterd. Exit voor de handwerkende koetsenbouwers in Engeland, plaatwerk werd middels enorme persen in een klap gevormd, met sterk verbeterde lastechniek in elkaar gebakken, en na 1960 was er nagenoeg geen Europese auto meer die nog een chassis had, zelfdragend was de norm! Alvis deed hier

overigens niet aan mee, en legde dan ook in 1967 het loodje. Pontoncarrosserieën ontstonden, met modernere korteslag motoren, kunststoffen deden hun intrede in het interieur, massafabricage was noodzakelijk om te overleven, overigens wel tot gevolg hebbend dat de betrouwbaarheid enorm verbeterde, de wegligging idem, de motoren werden krachtiger en zuiniger, de schijfrem deed zijn intrede, en niet te vergeten, de banden waren oneindig veel beter, en dus de wegligging, kortom, de moderne auto kwam er aan!

Dan gaan we nu terug naar de keuze pre-war of post-war. Ja het is waar, de pre-wars zijn in feite primitieve bakken, met een aantal slechte eigenschappen: zwaar gebouwd, hoog verbruik, matige wegligging, beperkte remmen, matige versnellingsbakken, beperkte interieur-ruimte. Maar het zijn wel automobielen met een bepaald karakter, met individuele eigenschappen, met een zekere stijl, met exclusiviteit. En dat missen de na-oorlogse auto's vaak, daarvan zijn er eigenlijk vaak te veel van hetzelfde type, ze missen de exclusiviteit van de pre-war. Maar ze rijden beter, zijn vaak betrouwbaarder, zijn gebruiksvriendelijker. Voor iemand met beperkte technische vaardigheden en inzicht is een pre-war een zeker risico. Maar ja, die charme, hè, dat doet toch ook wel veel. Zelf ga ik na alle Speeds nu aan de slag met een TA 21, 1953, wel coach-build, maar post-war. En waarom? Met het stijgen der jaren wil je toch straks ook nog comfortabel rijden, maar dan wel wat gemakkelijker. Of het net zo leuk blijft, de tijd zal het leren.

Herman

De Triangel en de Tricolore...

Tijdens Wings & Wheels in Gilze Rijen heb ik wat foto's gemaakt van Maserati's, in het bijzonder van de Sebring.

Ik heb een zwak voor de Maserati Sebring, omdat ik daarmee als 15-jarige jongen samen met mijn vader voor het eerst 250 km/u gereden heb op de toen net aangelegde snelweg A58 tussen Eindhoven en Venlo.

Zie bijgaande foto: "De 15-jarige Coen in 1969 achter het stuur van een bijna nieuwe Maserati Sebring"

Deze was toen net gekocht door een Italiaanse Philips zakenrelatie van mijn vader die er in 10 uur van Milaan naar Eindhoven gereden kwam (1.100 km!). Voor die tijd, en ook nog steeds, een hoog gemiddelde, inclusief de bergpassen...

Vorige maand belde mijn broer Bart (een van de oprichters van de Maserati Club Holland in 1985) met de vraag of ik



toevallig in Gilze Rijen nog foto's gemaakt had van Maserati's.

Wat was het geval? Er was wel een verslag van die dag voor het clubblad Tricolore van de Maserati Club Holland, maar niemand van de MCH had foto's genomen!



Even vergeten. Ik heb ze mijn foto's gestuurd, waar zowaar op een ervan de naam Alvis Club te zien is (met toevallig Maserati's erop). Bij het maken van de foto's had ik nooit kunnen vermoeden dat ze ooit nog eens in de Tricolore zouden prijken. Bijgaand een scan van het present-exemplaar met een keurige vermelding met mijn naam in de rechterbovenhoek en in het colofon.





Leuk is om te vermelden dat de voorzitter van de MCH een vrouw is, en toevallig de schrijfster van het verslag en de eigenaresse van blauwe Maserati Sebring op de foto's.

Of het tussen mij en een Maserati Sebring ooit nog wat geworden is? Tweede helft 80-er jaren heb ik er een aangeboden gekregen voor 11.000 gulden en ben er serieus naar gaan kijken. Na een proefrondje kwam ik tot de conclusie: Het is en blijft een fraai ontwerp, de zes cilinder in lijn is een prachtige krachtbron, maar deze auto rijdt als een tractor! Maar dat kwam natuurlijk omdat ik toen al wist hoe onvergelijkbaar heerlijk een Alvis TE 21 DHC rijdt...]

(ingezonden door Coen)



Dieses ALVIS-Cabriolet ist eine Schöpfung des Schweizer Karosierer Graber. Die zurückhaltenden Linien stehen in gutem Einklang mit der Diskretion dieser Marke.

Met het Alvis virus besmet

Beste Alvis liefhebbers.

Ik ben nu bijna 2 jaar lid van de Alvis club en eerlijk gezegd nog nooit bij een bijeenkomst geweest. Helaas ben ik zelf ook niet in het bezit van een Alvis. Vandaar dat ik me even via deze weg wil voorstellen;

Mijn naam is Jos Moorman en ben eigenaar van een restauratiebedrijf van Engelse en Italiaanse exclusieve klassiekers, nl MOTO Classic te Lobith (U weet wel daar waar ongeveer de Rijn Nederland binnen komt). MOTO Classic bestaat inmiddels al bijna 20 jaar en we zijn ooit begonnen met restauraties van klassieke motorfietsen in de avonduren, zoals Ducati 900 SS en Benelli 750 SEI. Overdag had ik geen tijd, omdat ik toen bij Lusso Service Holland werkte, ook een restauratiebedrijf voor klassieke auto's. Inmiddels zit ik al meer dan 25 jaar in het restauratie werk. Sinds 2006 ben ik met het Alvis virus

besmet. We zijn toen ingestapt in een restauratieproject wat al half gereed was; een Special met een body van Maurice Labro. De eigenaar Bert Dolk, vroeg aan mij of wij de techniek dermate wilde verbeteren, zodat hij rally's kon uitrijden en winnen.

We zijn uiteraard aan deze uitdaging begonnen en de grootste vijand was, zoals zo vaak de tijd.

In juli 2006 wilde Bert de Alpenrally rijden, na een geslaagde proefrit, een weekend lang in de Ardennen, gingen we vol vertrouwen op weg naar de Alpen. Maurice Labro en ik gingen als service team mee. De eerste dag verliep op een paar kleine probleempjes na, goed. De tweede dag haperde de ontsteking bij de start en waren we daardoor te laat en konden die dag niet meer voor de prijzen mee rijden. Bert stelde toen voor om een dag lekker te toeren, ik weet hier de weg, want ik heb hier gewoond. Toen hij een onverharde weg met een helling van als ik het moet geloven wel 50% op wilde rijden met spinnende



wielen, liep het differentieel vast. De navigator had nog gevraagd aan Bert "Is this a road?". Dat was dus eind Alpenrally en teleurgesteld gingen we terug naar Nederland en hebben toen het hele

Rallywinnaar Dolk in de Sp 25 Special. Deze is nu in het bezit van Martin Aaldering

differentieel en de rest van de techniek "Dolkproof" gemaakt. De resultaten waren er naar. Bijna alle rally's werden gewonnen door Bert en zijn uitstekende Belgische navigator Yves Noelander. Het was een genot om die twee in een rally te zien rijden, zo ongelooflijk soepel en snel waren ze.



Na dit succes hebben we nog diverse Alvisen geprepareerd en Alvis motoren gereviseerd.

Recent zijn we met een nieuwe revisie gestart van een 3.5 motor. Aangezien de cilinderkop en het cilinderblok in een verregaande staat van ontbinding verkeerde, moest er een oplossing bedacht worden. Er was intern al eens vaker gesproken over het maken van een nieuw cilinderblok. Gelukkig had Ab van Egmond nog een aantal nieuwe aluminium cilinderkoppen

liggen. De koppen die hij nog had waren voor een 4.3, dus moest er een cilinderblok ontwikkeld worden welke op een 3.5 onderblok past en waar een 4.3 cilinderkop op kan.

Na een aantal avonden brainstormen met mijn collega Cas en de tekenaar, waren de benodigde tekeningen gereed en kon de freesbank aan het werk.

Het resultaat van de freesbank mag er zijn. Het is een aluminium "bak" geworden waar 6 losse gietijzeren cilinderbussen in komen met uiteraard speciale zuigers voor een veel beter rendement.

Momenteel zijn we nog bezig met het uitmeten en opbouwen. We hopen begin februari 2014 de eerste kilometers te kunnen maken.

Jos.

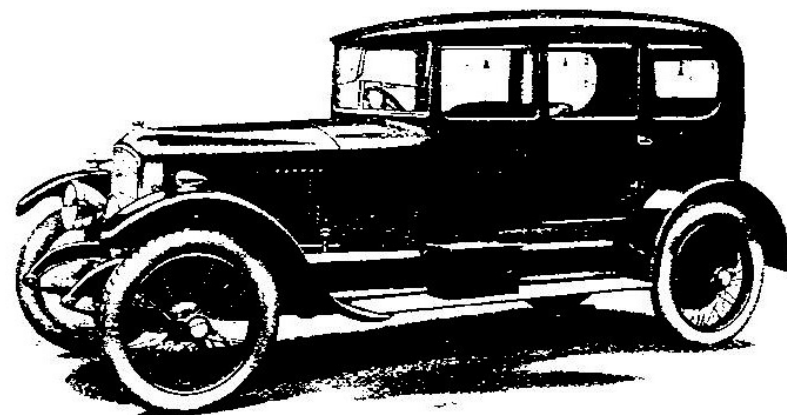


Phone—3021 (Private Branch Exchange)
Grams—" Crosslis, Coventry "

Cross & Ellis Ltd

Clay Lane, COVENTRY

MOTOR COACHBUILDERS
PANEL BEATERS



OUR MOTTO

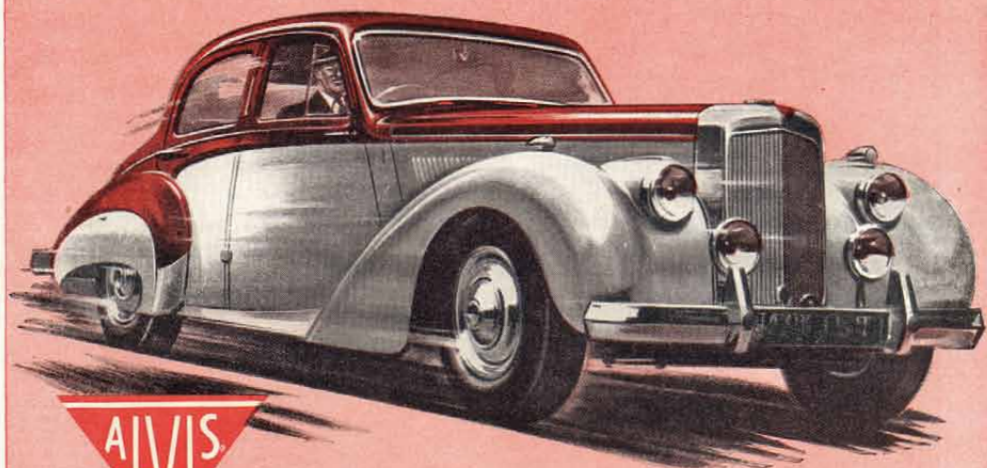
“ SERVICE ”

SALOONS
SPORTS BODIES

LANDAULETTES
RACING PANELS

One of the great names in motoring..

An Alvis is one of the very few cars still built in the great sporting tradition. With its promise of power and its performance, its smooth response of speed under perfect control, here indeed is the sheer joy of driving. Once an Alvis, always an Alvis for the man who needs a car which accepts the challenge of his driving ability, mile after mile, year after year.



STAND No. 131 EARLS COURT

ALVIS LIMITED · COVENTRY