

TRIANGEL

Power with beauty

Speed with grace

DECEMBER 2024

NUMMER 138





Triangel is een uitgave van de Alvis Owner Club Nederland

www.alvisocn.com

Voorzitter: A.C. Brouwers
Oostende 28 , 5702 NP Helmond
T. +31 (0) 653217608
voorzitter@alvisocn.com

Secretaris: A. Hillebrand
Brouwersgracht 33, 1015 GB Amsterdam
T. +31 (0) 651518705
secretaris@alvisocn.com

Penningmeester: J. Hulshof
T. +31 (0) 683629557
penningmeester@alvisocn.com
AOCN bankrekeningnr.
IBAN: NL62 ABNA 0129 9555 82
BIC: ABNANL2A

Bestuursleden Algemeen:
Wim Morrenhof, Jörn Hackländer

Vertretung deutschen Mitgliedern:
Jörn Hackländer
T. +49 (0) 1714621182
joern@alvisocn.com

Evenementencommissarissen:
Wim Morrenhof - Anton Brouwers
evenement@alvisocn.com

Registersecretaris: Rob Claasen
T. +31 (0) 653841320
register@alvisocn.com

Redacteur: Anton Brouwers
Redactieleden: Franz Otto,
Janske van Santvoort
Corrector Duits: Andreas Rosien
redactie@alvisocn.com

Aanleveren van kopij en foto's via email:
redactie@alvisocn.com
Tekst in word (doc of docx), foto's in JPG
met bijschrift, grote foto's via Wettransfer

Opmaak: ZazouTotaal
Inleveren kopij en foto's volgende Triangel
Voor 01-05-2025

Het bestuur/de redactie houdt zich het recht voor ingezonden kopij in te korten of niet te plaatsen. Bestuur/deredactie aanvaarden geen verantwoordelijkheid voor fouten in, of ten gevolge van tekst in de Triangel en/of andere publicaties zoals het register. Ingezonden teksten worden niet gecorrigeerd en geplubliceerd zoals door schrijver aangeleverd. Deelname aan evenementen is voor eigen verantwoording. Het bestuur aanvaardt geen aansprakelijkheid voor geplaatste advertenties. Niets in deze uitgave mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van het bestuur, met toestemming dan met vermelding van de bron.

3	Chairman's Column
4	Alvis in Nederland <i>André Hillebrand</i>
5	Van de Secretaris <i>André Hillebrand</i>
6	Van de Voorzitter <i>Anton Brouwers</i>
7	Van contactpersoon voor Duitse AOCN leden <i>Jörn Hackländer</i>
8	Van de Penningmeester <i>Johan Hulshof</i>
9	Van de Evenementencommissaris <i>Wim Morrenhof</i>
10	Van de Redacteur <i>Anton Brouwers</i>
11	Mijn reactie op je column <i>Tom Kruys</i>
12	Zoals de ouden zongen, piepen de jongen <i>Hans en Yvonne Noordhoek</i>
13	British Car Club Day <i>André Hillebrand</i>
15	High Tea 2024: Zondag 20 oktober <i>Anton Brouwers</i>
16	Bowcliffe Estate <i>André Hillebrand</i>
20	De aankoop van een Alvis ...(Speed 20 Special <i>Jan-Willem Geurts</i>
23	Loes 80 jaar en 10 getrouwd met Antoine <i>Ine en Jean Stijns</i>
24	Alvis tijdens de 24 uur van Le Mans:16-17 juni 1928 <i>Bron: dailysportscar.com aangeleverd door Rob Claasen</i>
28	Garage Trias – Pechprijs <i>André Hillebrand</i>
31	Internationalen Edelweiß Bergpreis <i>Andreas und Dagmar Rosien</i>
37	Evenementen
38	Te koop
39	Contributie
	Foto voorkant: Collage gemaakt met kerstkaarten van Marianne van Hoof
	Foto achterkant: Yorkshire tour, gemaakt door Riet
	Inloggen leden website: Triangel

Chairman's Column



Anton Brouwers



De laatste Triangel van 2024 met veel informatie, belevenissen en foto's ligt weer voor jullie. In 2024 zijn 3 Triangles geproduceerd, bijna 100 goed gevulde pagina's leesvoer. Het blijft toch altijd weer een worsteling om tijdig te kunnen beschikken over voldoende kopij. Vaak zul je dezelfde namen van schrijvers in de inhoudsopgave terugvinden. Waarschijnlijk is het creëren van een tekst voor ons blad voor veel leden een te zware opgave. Dankbaar zijn we voor alles wat aangeleverd wordt, vakantieverslagen, restauratie- of reparatieperikelen, foto's, anekdotes en ga zo maar verder.

Dank ook, zonder namen te noemen, aan onze trouwe regelmatige schrijvers. Ook volgend jaar zullen wij ons beperken tot 3 Triangles, niet alleen om daarmee verzekerd te zijn van voldoende kopij maar ook met het oog op de kosten. Daarnaast is het voor de redactie een enorme klus om een goed gevuld en interessant blad te produceren. De samenwerking met de nieuwe editor is uitstekend, korte lijntjes, meedenkend, creatief en heel belangrijk 'bereikbaar'. En met bereikbaar bedoel ik voor mij bijna op loopafstand! Eenvoudig even binnenlopen om de indeling te bespreken of samen een proefdruk te beoordelen maakt de weg naar het eindresultaat een stuk simpeler.

Door toedoen van geëngageerde leden kunnen terugblikken op een succesvol AOCN jaar. Wanneer je namen gaat noemen is het niet ondenkbaar dat je iemand vergeet of dat iemand zich gepasseerd voelt. Deelnemers aan een evenement, lezers van de Triangel en bezoekers van een beurs weten wie deze "geëngageerde leden" zijn.

Wij hebben als bestuur besloten in 2025 de ALV en de Hare Drive samen te voegen. Hier speelt ook het kostenaspect, de tijdsinvestering en het probleem bij het reserveren van geschikte locatie een belangrijke rol.

De evenementenkalender voor 2025 is in elk geval gevuld, mede dankzij mijn medebestuurders. In de evenementenkalender zijn de datums terug te vinden van de geplande activiteiten.

Dank aan mijn medebestuurders voor de prettige samenwerking in het afgelopen jaar.

En.....heel belangrijk, in deze Triangel is een betaalverzoek voor je contributie opgenomen. Onze penningmeester stelt een prompte betaling zeer op prijs. Let op, sinds februari 2024 is het bankrekeningnummer van de AOCN gewijzigd.

Ik wens jullie hele fijne feestdagen, een gezond 2025 en hoop jullie volgend jaar weer bij een van onze evenementen te mogen begroeten.

Met een hartelijke groet van jullie voorzitter



Das letzte Triangel von 2024 mit vielen Informationen, Erlebnissen und Fotos liegt wieder vor euch. Drei Triangel sind 2024 erschienen, fast 100 gut gefüllte Seiten mit Lesestoff. Es ist immer ein Ringen um rechtzeitig genügend Material zu bekommen. In den Inhaltsverzeichnissen findet man oft die gleichen Namen von Autoren. Die Erstellung eines Textes für unsere Zeitschrift ist für viele Mitglieder wahrscheinlich zu schwierig. Wir sind dankbar für alles, was geliefert wird, Urlaubsberichte, Restaurierungs- oder Reparaturthemen, Fotos, Anekdoten und so weiter.

Unser Dank gilt auch, ohne Namen zu nennen, unseren treuen regelmäßigen Schreibern. Auch im nächsten Jahr werden wir uns auf 3 Triangel beschränken, nicht nur um eine ausreichende Auflage zu gewährleisten, sondern auch um die Kosten niedrig zu halten. Außerdem ist es eine große Aufgabe für die Redakteure, eine gut gefüllte und interessante Zeitschrift zu produzieren. Die Zusammenarbeit mit dem neuen Editor ist ausgezeichnet: Kurze Wege, proaktiv, kreativ und ganz wichtig: „zugänglich“. Und mit kurze Wege meine ich für mich fast in Gehdistanz! Einfach vorbeikommen, um das Layout zu besprechen oder gemeinsam einen Korrekturabzug zu begutachten, erleichtert den Weg zum Endergebnis ungemein.

Dank der Bemühungen engagierter Mitglieder können wir auf ein erfolgreiches AOCN-Jahr zurückblicken. Wenn man anfängt, Namen zu nennen, ist es nicht unvorstellbar, dass man jemanden vergisst oder dass sich jemand übergangen fühlt. Die Teilnehmer einer Veranstaltung, die Leser des Triangel und die Besucher einer Messe wissen, wer diese "engagierten Mitglieder" sind.

Als Vorstand haben wir beschlossen, die ALV (Allgemeine Mitglieder Versammlung) und den Hare Drive im Jahr 2025 zusammenzulegen. Dabei spielen auch der Kostenaspekt, der Zeitaufwand und die Schwierigkeiten bei der Buchung geeigneter Veranstaltungsorte eine wichtige Rolle.

Auf jeden Fall ist der Veranstaltungskalender für 2025 gefüllt, auch dank meiner Vorstandskollegen. Der Veranstaltungskalender zeigt die Termine der geplanten Aktivitäten.

Ich bedanke mich bei meinen Vorstandskollegen für die angenehme Zusammenarbeit im vergangenen Jahr.

Und.....sehr wichtig ist, dass in diesem Triangel eine Zahlungsaufforderung für Ihre Mitgliedsbeiträge enthalten ist. Unser Schatzmeister freut sich über eine pünktliche Zahlung. Bitte beachten Sie, dass sich ab Februar 2024 die Kontonummer des AOCN geändert hat.

Ich wünsche euch frohe Festtage, ein gesundes Jahr 2025 und hoffe, euch im nächsten Jahr bei einer unserer Veranstaltungen wiederzusehen.

Mit freundlichen Grüßen von Eurem Vorsitzenden



Ab Claasen



Alvis in Nederland Alvis in den Niederlanden



Eén van mijn belangrijke bronnen voor het boek "Alvis in Nederland" en de opvolgende rubriek in de Triangel, is Ab Claasen. Enige tijd geleden heeft hij onderzoek gedaan naar de deelname van Alvis in diverse Tulpenrally's. In mijn laatste artikel in de Triangel van Alvis in Nederland had ik gemeld dat er meer materiaal van Alvis deelname aan RAI tentoonstellingen gepubliceerd zou worden, dit houden jullie nog te goed voor een volgend nummer. Nu eerst het onderzoek van Ab Claasen naar de deelname van Alvis in de diverse Tulpenrally's.

André Hillebrand

Ik had ooit gelezen dat een Nederlander met een Alvis aan de Tulpenrallye heeft deelgenomen. Ik heb eens op een rijtje gezet wat ik over Alvis en de Tulpenrallye op het internet en in mijn documentatie terug kon vinden. Eind jaren '40 en in de jaren '50 was de Tulpenrallye met zo'n 200 a 300 deelnemende equipes het jaarlijkse hoogtepunt in Nederland op autosport gebied.

In zowel 1950 als in 1954, 1955 en 1956 hebben er Alvis automobielen deelgenomen. De rally van 1954 had 247 deelnemende equipes waaronder één met een Alvis: J.W.E. Banks & M. Porter met een TC 21/100 en startnummer 85. Ze reden de rit volledig uit en behaalden een mooie 6e plaats. In 1955 reed het Engelse team bestaande uit T.A. Boothroyd, R.T. Walton en E.H. Harrison met een Alvis TA21 DHC (startnummer 52) mee. Dit team finishte op de 84e plaats. In 1956 reed T.A. Boothroyd wederom met een Alvis 3L mee, nu met R. Simmons als bijrijder onder startnummer 99. Ze bereikten de finish en behaalden een 54e plaats.

In 1950 werd er door 302 equipes gestart. Er waren twee inschrijvingen met een Alvis. Een Engels team (startnummer 12) met Alvis bestond uit M.F. Litton & J.P. Rushton en startte vanuit London. Ze reden de rit waarschijnlijk wel uit maar het is niet te achterhalen op welke plaats ze geklasseerd zijn. Een tweede Alvis (startnummer 29) werd bestuurd door de Nederlander A.J. de Zeeuw. Er staat in de deelnemerslijst geen naam van een bijrijder/navigator vermeld, mogelijk heeft hij de rit in z'n eentje willen voltooien. Hij begon al slecht omdat hij te laat bij zijn gekozen startpunt Glasgow verscheen. Blijkbaar mocht hij nog wel van start gaan want er is nog een melding van zijn doorkomst in het Franse Châlons sur Saône waar alle deelnemers zich verzamelden voor het resterende traject met klassementsproeven naar Noordwijk. Daarna wordt hij niet meer vermeld en hij komt in de uitslagen ook niet voor.

Het is nergens aangegeven met welk type Alvis A.J. de Zeeuw reed. De TA 21 was begin 1950 nog niet leverbaar dus moet het een TA 14 of een ouder type Alvis geweest zijn. Een vooroorlogse Alvis lijkt niet erg waarschijnlijk. Er zijn eind '40 drie TA 14's nieuw in NL geïmporteerd maar hier zat geen zilverkleurig exemplaar bij dus mogelijk reed hij met een gebruikte import?

Ook is verder niets te achterhalen over de bestuurder A.J. de Zeeuw. Er zou mogelijk een connectie met Garage de Zeeuw in Leeuwarden kunnen zijn. Garage de Zeeuw vertegenwoordigde vrachtautomerken GUY. Guy werd toen, net als Alvis, door De Nederlandse Motoren Mij. Rotterdam geïmporteerd.

Eine meiner wichtigsten Quellen für das Buch „Alvis in Nederland“ und dem anschließenden Artikel in der Triangel, ist Ab Claasen. Vor einiger Zeit hat er recherchiert bezüglich der Teilnahme von Alvis an verschiedenen Tulpen-Rallys. In meinem letzten Artikel in der Triangel über Alvis in den Niederlanden hatte ich erwähnt, dass mehr über die Teilnahme von Alvis an RAI-Ausstellungen veröffentlicht werden würde, dies werden wir uns für eine andere Ausgabe aufheben. Nun zunächst zu Ab Claasens Nachforschungen zu der Teilnahme von Alvis an den verschiedenen Tulpenrallys.

André Hillebrand

Ich hatte mal gelesen, dass ein Niederländer mit einem Alvis an der Tulpenrally teilgenommen hat. Ich habe aufgelistet, was ich über Alvis und die Tulpenrally im Internet und in meinen Unterlagen finden konnte. In den späten 1940er und 1950er Jahren war die Tulpenrally der jährliche Höhepunkt des niederländischen Motorsports mit etwa 200 bis 300 teilnehmenden Teams.

Sowohl 1950 als auch 1954, 1955 und 1956 nahmen Alvis-Automobile teil. An der Rallye in 1954 nahmen 247 Teams teil, darunter auch Eines mit einem Alvis: J.W.E. Banks & M. Porter mit einem TC 21/100 und der Startnummer 85. Sie absolvierten die gesamte Rallye und erreichten einen guten 6. Platz.

Im Jahr 1955 trat das englische Team, bestehend aus T.A. Boothroyd, R.T. Walton und E.H. Harrison, mit einem Alvis TA21 DHC (Startnummer 52) an. Dieses Team belegte den 84. Platz. Im Jahr 1956 trat T.A. Boothroyd erneut mit einem Alvis 3L an, diesmal mit R. Simmons als Beifahrer unter der Startnummer 99. Sie erreichten das Ziel auf Platz 54.

Im Jahr 1950 starteten 302 Mannschaften. Es gab zwei Anmeldungen mit einem Alvis. Ein englisches Team (Startnummer 12) mit Alvis bestand aus M.F. Litton & J.P. Rushton und startete aus London. Wahrscheinlich fuhren sie die Fahrt zu Ende, aber es kann nicht festgestellt werden, auf welchem Platz sie klassifiziert wurden. Ein zweiter Alvis (Startnummer 29) wurde von dem Niederländer A.J. de Zeeuw gefahren. In der Meldeliste ist kein Beifahrer/Navigator genannt, möglicherweise wollte er die Fahrt alleine absolvieren. Er hatte einen schlechten Start, denn er erschien zu spät an seinem gewählten Startort in Glasgow. Offenbar durfte er trotzdem starten, denn es wird noch einmal erwähnt, dass er durch Châlons sur Saône in Frankreich fuhr, wo sich alle Teilnehmer für den verbleibenden Abschnitt der Sonderprüfungen nach Noordwijk trafen. Danach wird er weder erwähnt, noch taucht er in den Endergebnissen auf.

Es ist nirgends beschrieben, welchen Typ Alvis A.J. de Zeeuw fuhr. Der TA 21 war Anfang 1950 noch nicht auf dem Markt, also muss es ein TA 14 oder ein älterer Alvis-Typ gewesen sein. Ein Vorkriegs-Alvis scheint unwahrscheinlich. Drei TA 14 wurden in den späten 1940er Jahren neu in die Niederlande importiert, aber diese waren nicht silbern, also fuhr er möglicherweise einen gebrauchten Import? Auch über den Fahrer A.J. de Zeeuw lässt sich nichts herausfinden. Möglicherweise gibt es eine Verbindung zur Garage de Zeeuw in Leeuwarden. Garage de Zeeuw vertrat die LKW-Marke GUY. Guy wurde damals, wie Alvis, von De Nederlandse Motoren Mij. Rotterdam importiert.



André Hillebrand

Van de Secretaris

De herfst is begonnen, het laatste Alvis evenement is geweest, de kerstverlichting brandt al in de Amsterdamse straten, kortom, het einde van dit jaar 2024 komt in zicht. En hoe kijk je daar op terug? Voor mij persoonlijk natuurlijk een jaar met vele herinneringen, en uitdagingen om het leven weer op te pakken zonder iemand dagelijks om je heen. Gelukkig heb ik toch aan redelijk veel evenementen deel kunnen nemen, en is het accent in onze Alvis club wat meer verschoven van auto's naar een vriendenclub, wat het voordeel heeft dat je goed opgevangen wordt in een warme kring mensen. Niet alleen ik heb dit ervaren, maar meerdere leden onder ons.

Verder heb ik ook weer een bijdrage aan de Triangel kunnen leveren, de inmiddels vaste rubriek "Alvis in Nederland" kan ik nog steeds voorzien van nieuwe feiten en ontdekkingen, en ook voor 2025 is er nog materiaal voor handen. Ook mijn taak als secretaris heb ik met hulp van de mede bestuursleden weer kunnen vervullen, en heb ik nieuwe leden kunnen verwelkomen, en van andere weer afscheid genomen.

Wat 2025 ons gaat brengen weten we niet, maar wat we wel weten dat is dat het weer een jaar met de nodige evenementen zal gaan worden en waarin we de vriendschapsbanden weer zullen aanhalen.

Jullie secretaris

Der Herbst hat begonnen, die letzte Alvis-Veranstaltung hat stattgefunden, die Weihnachtsbeleuchtung brennt bereits in den Straßen von Amsterdam, kurzum, das Ende dieses Jahres 2024 rückt näher. Und wie blicken wir darauf zurück?

Für mich persönlich natürlich auf ein Jahr mit vielen Erinnerungen und der Herausforderung, alleine wieder in das Leben zurückzufinden, ohne jemanden umsich zu haben. Zum Glück konnte ich noch an einigen Veranstaltungen teilnehmen, und der Schwerpunkt in unserem Alvis-Club hat sich etwas mehr von den Autos zu einem Freundeskreis verschoben, was den Vorteil hat, dass man in einem warmherzigen Kreis von Menschen gut aufgehoben ist. Das ist nicht nur meine Erfahrung, sondern mehrere Mitglieder unser Club können das bestätigen.

Außerdem konnte ich auch wiederetwas zum Triangel beitragen, die nun regelmäßige Kolumne „Alvis in den Niederlanden“ kann ich immer noch mit neuen Fakten und Entdeckungen versorgen, und auch für 2025 gibt es noch reichlich Material. Auch meine Aufgabe als Schriftführer konnte ich mit Hilfe meiner Vorstandskollegen erfüllen, neue Mitglieder begrüßen und andere verabschieden.

Wir wissen nicht, was uns das Jahr 2025 bringen wird, aber wir wissen, dass es ein weiteres Jahr mit den entsprechenden Veranstaltungen sein wird, in dem wir die Freundschaftsbänder wieder enger knüpfen werden.

Eurer Sekretär





Anton Brouwers

Van de Voorzitter

Ik heb niet veel toe te voegen aan mijn Column. 2024 is weer een succesvol jaar geweest voor de AOCN. Een opkomst bij evenementen waar menig grote club jaloers op is of kan zijn. Ook onze Duitse leden waren in 2024 bij alle evenementen goed vertegenwoordigd. Stressvrije ritten met interessante inhoud en heel belangrijk onder prima weersomstandigheden zorgen natuurlijk voor de juiste atmosfeer.

Maar er is meer dan alleen de ritten. Denk aan een ALV, Lunch, Beurs, High Tea en een Triangel, het bestuur en wat al dies meer zij! Dit alles is en wordt gerealiseerd door toegewijde leden die hier veel tijd en energie in steken. In deze Triangel is het programma voor 2025 gepubliceerd zodat je je agenda hierop af kunt stemmen. Alle deelnemers, actieve en inactieve leden, organisatoren, sponsors en iedereen die ik vergeten ben hartelijk dank voor jullie 'Alvist' zijn in het afgelopen jaar.

Op naar 2025! Fijne feestdagen

Met een hartelijk groet,
Anton

Meiner Kolumne habe ich nicht viel hinzuzufügen. 2024 war ein weiteres erfolgreiches Jahr für den AOCN. Ein Aufkommen von Teilnehmern an Veranstaltungen, um die uns manch großer Club beneidet oder beneiden kann. Auch unsere deutschen Mitglieder waren bei allen Veranstaltungen im Jahr 2024 gut vertreten. Stressfreie Fahrten mit interessanten Inhalten und ganz wichtig, bei schönem Wetter sorgen natürlich für die richtige Atmosphäre.

Aber es gibt mehr als nur die Fahrten. Denken Sie an eine ALV, ein Mittagessen, eine Messe, ein High Tea, ein Triangel, der Vorstand und so weiter! All dies wurde und wird von engagierten Mitgliedern erreicht, die viel Zeit und Energie darauf verwenden. Das Programm für 2025 ist in diesem Triangel veröffentlicht, so dass Ihr Eure Aktivitäten entsprechend planen könnt. Vielen Dank an alle Teilnehmer, aktive und inaktive Mitglieder, Organisatoren, Sponsoren und alle, die ich vergessen habe, dass sie im vergangenen Jahr „Alvist“ waren.

Auf zum Jahr 2025! Schöne Feiertage

Mit freundlichen Grüßen,
Anton





Jörn Hackländer

Van Bestuurslid en contactpersoon voor Duitse AOCN leden Vorstandsmitglied und Ansprechpartner deutsche AOCN Mitglieder

Beste Alvis-vrienden,

Het einde van het jaar 2024 nadert met rasse schreden, de Engelsen zouden zeggen "time flies"

Een van mijn functies in het bestuur van de AOCN is de belangenbehartiging van onze Duitse leden en voor hen als contactpersoon aanspreekbaar te zijn. De Duitse leden van de AOCN lijken tevreden te zijn met de activiteiten van onze mooie club, want ik ben door niemand benaderd met vragen of problemen.

Ik heb dit jaar afscheid genomen van onze 2 "oudste" Alvissen. Heel jammer maar ze werden veel te weinig gebruikt zoals veel van hun leeftijdsgenoten! Misschien zien sommigen van ons de auto's binnenkort terug op een mooie locatie. Meer hierover op een later tijdstip.

Ulli en ik wensen jullie een mooie kersttijd en een voorspoedig 2025 met mooie evenementen waar wij elkaar weer kunnen ontmoeten.

Blijf gezond!
Jörn

Liebe Alvis Freunde,

Schon wieder geht ein Jahr zu Ende, der Engländer würde sagen "time flies"

Ich hatte als Ansprechpartner für unsere deutschen Mitglieder wieder ein Jahr ohne Ereignisse. Die deutschen Mitglieder des AOCN scheinen zufrieden zu sein mit den Aktivitäten unseres schönen Clubs!

Ich selbst habe mich in diesem Jahr von unseren 2 „alten“ Alvis getrennt. Sie haben das gleiche Schicksal erlitten, wie viele in ihrem Alter, zu wenig Bewegung!

Vielleicht sehen einige von uns die Autos an einem schönen Ort bald wieder. Hierzu eventuell zu einem späteren Zeitpunkt mehr. Ulli und ich wünschen euch allen nun eine schöne Vorweihnachtszeit, ein gutes Jahr 2025 mit hoffentlich einigen gemeinsamen Erlebnissen !

Bleibt gesund!
Jörn



Van de Penningmeester



Johan Hulshof

In 2024 is een aantal veranderingen doorgevoerd die invloed hebben gehad op de financiën van de AOCN. Graag benoem ik de drie grootste expliciet.

Allereerst verwijst ik naar onze nieuwe bankrekening. Hoewel wij zolang mogelijk de oude bankrekening hebben proberen aan te houden in lijn met de wens van de ALV, zijn de tijden veranderd. Door de huidige regels ter voorkoming van witwassen en illegale praktijken, eisen banken tegenwoordig van verenigingen dat zij een zakelijke bankrekening gebruiken. Die worden in tegenstelling tot een privé rekening, die de oude AOCN rekening strictosensu ook was, jaarlijks aan onderzoek onderworpen om misbruik uit te sluiten. Helaas gaat een zakelijke rekening gepaard met hogere kosten, die in 2025 nog wat verder zullen oplopen wegens een wijziging in de kostenstructuur waarbij ook verenigen per transactie / mutatie gaan betalen.

De tweede grote wijziging is de vernieuwde website van de AOCN. Tijdens de ALV 2024 is deze gepresenteerd en met veel enthousiasme ontvangen. Uit het toegenomen website verkeer blijkt duidelijk dat onze leden de website meer gebruiken dan voorheen en dat er meer interactie met derden (o.a. aspirant leden) uit voortkomt. De extra kosten die gemaakt moesten worden, zijn conform begroting uit de algemene middelen gefinancierd.

De laatste grote wijziging is het onderbrengen van de opmaak van de Triangel bij een professionele aanbieder. Ondanks dat deze wijziging tot extra kosten heeft geleid, blijft hiermee de kwaliteit van ons geliefde clubblad op een toekomstbestendige manier behouden.

Onze voorzitter is in de Chairman's Column al kort ingegaan op de toegenomen kosten. Zonder in herhaling te willen vervallen, heeft het bestuur al enkele wijzigingen voorgenomen om, zonder verlies van toegevoegde waarde, kosten te besparen. Mede door scherp op de kosten te blijven sturen, kunnen wij de AOCN financieel gezond houden.

Graag wens ik u een gezond en gelukkig 2025!

Im Jahr 2024 gab es eine Reihe von Veränderungen, die sich auf die Finanzen des AOCN auswirkten. Ich möchte die drei größten davon ausdrücklich nennen.

Als erstes möchte ich unser neues Bankkonto nennen. Obwohl wir auf Wunsch der ALV (Allgemeine Mitglieder Versammlung) versucht haben, das alte Bankkonto so lange wie möglich beizubehalten, war dies leider nicht möglich. Aufgrund der geltenden Vorschriften zur Verhinderung von Geldwäsche und illegalen Praktiken verlangen die Banken von den Vereinen nun die Nutzung eines Geschäftskontos. Diese werden im Gegensatz zu einem Privatkonto, was das alte AOCN-Konto streng genommen auch war, einer jährlichen Kontrolle unterzogen, um Missbrauch auszuschließen. Leider ist ein Geschäftskonto mit höheren Gebühren verbunden, die im Jahr 2025 aufgrund einer Änderung der Gebührenstruktur, bei der die Vereine dann auch pro Transaktion/Bewegung zahlen müssen, noch weiter steigen werden.

Die zweite große Änderung ist die neu gestaltete AOCN-Website. Sie wurde auf der Jahreshauptversammlung 2024 vorgestellt und mit großer Begeisterung aufgenommen. Die Zunahme der Zugriffe auf die Website zeigt deutlich, dass unsere Mitglieder die Website stärker nutzen als zuvor und dass sie zu mehr Interaktion mit Drittpersonen (einschließlich potenziellen Mitgliedern) führt. Die zusätzlich anfallenden Kosten wurden wie vorgesehen aus allgemeinen Mitteln finanziert.

Die letzte große Veränderung ist die Übergabe des Layouts der Triangel an einen professionellen Anbieter. Dieser Wechsel hat zwar zu Mehrkosten geführt, hält aber die Qualität unserer geliebten Vereinszeitschrift zukunftsicher aufrecht.

Unser Vorsitzender hat die gestiegenen Kosten bereits kurz in seiner Kolumne angesprochen. Ohne uns wiederholen zu wollen, hat der Vorstand bereits einige Änderungen geplant, um Kosten zu sparen, ohne an Mehrwert zu verlieren. Unter anderem durch ein scharfes Auge auf die Kosten können wir den AOCN finanziell gesund halten.

Ich möchte Ihnen ein gesundes und glückliches Jahr 2025 wünschen!





Wim Morrenhof

Van de Evenementencommissaris

De meesten van ons hebben, neem ik aan, de Alvis winterklaar gemaakt en veilig opgeborgen in de winterstalling.

We kunnen terug kijken op een mooi Alvis jaar met de gebruikelijke ALV, 3 ritten, een lunch en een High Tea. Daarnaast was de AOCN ook dit jaar weer aanwezig op de British Car Club Day te Houten met een fraaie nieuwe stand. Het blijft ieder jaar een opgave om organisatoren te vinden voor een weekend evenement. Om de Fire Flight toch door te laten gaan is dit jaar gekozen voor een lunch op zondag. Dit bleek een goed alternatief.

Voor het komende jaar is de Eagle Rally op 13 juli gepland als lunch bijeenkomst centraal in het land. De ALV zal komend jaar worden gehouden tijdens de Hare Drive. U heeft dit kunnen lezen in de column van de voorzitter. Degenen die alleen bij de ALV aanwezig willen zijn en niet met de rit willen meedelen zijn uiteraard ook van harte welkom.

Zoals u kunt zien in het programma zijn de organisatoren, de geplande data en de locaties van de evenementen voor het komende jaar bekend. Bij deze wil ik de organisatoren en deelnemers van het afgelopen jaar hartelijk bedanken, evenals de leden die de organisatie van een rit volgend jaar op zich willen nemen.

Tot slot maak ik graag gebruik van deze gelegenheid om een ieder fijne feestdagen en een voorspoedig, gezond en pechvrij 2025 toe te wensen.

Ich gehe davon aus, dass die meisten von uns ihren Alvis eingewintert haben und ihn sicher im Winterlager untergebracht haben.

Wir können auf ein schönes Alvis-Jahr zurückblicken mit der üblichen Jahreshauptversammlung, 3 Ausfahrten, einem Mittagessen und einem High Tea. Außerdem war der AOCN auch dieses Jahr wieder auf dem British Car Club Day in Houten mit einem schönen neuen Stand vertreten. Es bleibt jedes Jahr eine Herausforderung, Organisatoren für eine Wochenendveranstaltung zu finden. Damit der Fire Flight stattfinden konnte, wurde in diesem Jahr beschlossen, ihn als Mittagessen am Sonntag abzuhalten. Dies erwies sich als eine gute Alternative.

Für das nächste Jahr ist die Eagle Rally am 13. Juli als Mittagstreffen in der Mitte des Landes geplant. Die Jahreshauptversammlung im nächsten Jahr wird während dem Hare Drive stattfinden. Sie konnten dies bereits in der Kolumne des Vorsitzenden nachlesen. Diejenigen, die nur an der ALV und nicht an der Fahrt teilnehmen möchten, sind natürlich auch willkommen.

Wie Sie dem Programm entnehmen können, sind die Organisatoren, geplanten Termine und Orte der Veranstaltungen für das kommende Jahr bekannt. Hiermit möchte ich mich bei den Organisatoren und Teilnehmern des letzten Jahres bedanken, sowie bei den Mitgliedern, die im nächsten Jahr die Organisation einer Fahrt übernehmen möchten.

Zum Schluss möchte ich die Gelegenheit nutzen, allen frohe Festtage und ein erfolgreiches, gesundes und pannenfreies Jahr 2025 zu wünschen.





Anton Brouwers

Van de Redakteur

In 2024 zijn er 3 Triangels verschenen en 19 schrijvers hebben een bijdrage geleverd. Gezamenlijk hebben ze meer dan 40 artikelen afgeleverd. Alle schrijvers een welgemeend woord van dank. En ik neem aan dat alle lezers het met mijn dankwoord eens zijn.

Ik wil in het bijzonder Andreas Rosien bedanken. Niet alleen is hij een regelmatige schrijver maar ook mijn steun en toeverlaat wanneer het Duitse teksten betreft.

Om onze Duitstalige leden (1/3 van ons ledenbestand) tegemoet te komen vertaal ik bijna alle Nederlandse teksten naar Duits. Volgens kenners lukt dat prima, maar publicatie zonder controle en correctie vind ik toch te riskant. En hier komt Andreas in beeld, een talenwonder met Duits als moedertaal. Hij wordt door mij overladen met Duitse tekst, moet die dan lezen, corrigeren en er voor zorgen dat ik de gecorrigeerde teksten tijdig weer terug krijg om ze in de Triangel te plaatsen. Nu wordt er natuurlijk geroepen 'er zijn toch vertaalprogramma's'. Juist, maar de onzin die soms hiermee geproduceerd wordt komt niet in aanmerking voor opname in onze Triangel. Dan maar wat meer werk maar wel met een correcte vertaling. En..... met hulp van Andreas lukt dat. Andreas, hartelijk dank en ik hoop dat ik nog heel lang van je diensten gebruik kan en mag maken.

Im Jahr 2024 wurden 3 Triangels veröffentlicht, an denen 19 Autoren mitwirkten. Zusammen haben sie mehr als 40 Artikel verfasst. Ein herzliches Dankeschön an alle Autorinnen und Autoren. Und ich gehe davon aus, dass sich alle Leserinnen und Leser meinem Dank anschließen.

Ganz besonders möchte ich mich bei Andreas Rosien bedanken. Er ist nicht nur ein regelmäßiger Autor, sondern auch meine Stütze und Hilfe, wenn es um deutsche Texte geht.

Um unseren deutschsprachigen Mitgliedern (1/3 unserer Mitglieder) entgegenzukommen, übersetze ich fast alle niederländischen Texte ins Deutsche. Nach Meinung von Profis funktioniert das gut, aber ich finde eine Veröffentlichung ohne Überprüfung und Korrektur zu riskant. Und hier kommt Andreas ins Spiel, ein Sprachwunder mit Deutsch als Muttersprache. Ich überfrachte ihn mit deutschen Texten, er muss sie dann lesen, korrigieren und dafür sorgen, dass ich die korrigierten Texte rechtzeitig zurück bekomme, um sie in dem Triangel zu veröffentlichen. Jetzt wird man natürlich sagen: „Es gibt doch Übersetzungsprogramme“. Richtig, aber der Unsinn, der damit manchmal produziert wird, ist nicht geeignet, in unserem Triangel aufgenommen zu werden. Also lasst mich ein bisschen mehr Arbeit machen, und damit eine korrekte Übersetzung abliefern. Andreas, vielen Dank und ich hoffe, ich kann und darf deine Dienste noch sehr lange in Anspruch nehmen.





Tom Kruijs

Mijn reactie op je column meine Reaktion auf deine Column

Beste Anton,

In je Chairman's column van deze maand vraag je je af of je ervaringen inzake tv-reclames, slecht Nederlands, gemis aan leuke dingen uit de jaren vijftig (Dappere Dodo, King CornJapie) gedeeld worden door je lezers, althans een deel daarvan. Mijn antwoord: volmondig JA.

Ik ben 76, mijn Alvis was echter niet van mijn leeftijd maar veel jonger (Grey Lady 1955), en ik ervaar exact hetzelfde als wat je beschrijft, dat wil zeggen je uitbundige gezondheid kan ik helaas niet helemaal delen, bij mij slaat de slijtage wel degelijk toe. Zo moet ik (gelukkig met succes) af en toe hartrevalidaties ondergaan, sta op de wachtlijst voor staaroperaties, en loop niet meer zo ver en vlot als vroeger, maar desondanks vorig jaar net als jij de rijbewijzen weer voor 5 jaar kunnen verlengen. Op "onze leeftijd" ga je beseffen hoe leuk het was om op je Puchje zonder helm rond te scheuren (ja ik kom uit Den Haag), en hoe prettig het was om je eerste automobiel in de jaren 60 vol te tanken voor 25 gulden. Nu erger ik mij aan de nieuwspresentatoren van het NOS-journaal die geen behoorlijke Nederlands meer spreken, en aan de weerman die niet gewoon kan zeggen dat morgen de zon gaat schijnen maar meldt dat er misschien wel "ruimte voor de zon" zal zijn. Kortom, het is in mijn ogen niet allemaal meer zo leuk als "vroeger", maar wij moeten er toch maar het beste van maken.

Zo, dat was even mijn reactie op je column in de Triangel, die ik als oud-lid en oprichter van de AlvisOwners Club Nederland dankzij jouw vriendelijke geste steeds met zeer veel plezier lees.

Met vriendelijke groeten

Lieber Anton,

in deiner Chairman's Column in Triangel 137 fragst du, ob deine Erfahrungen mit Fernsehwerbung, schlechtem Niederländisch und dem Mangel an lustigen Dingen aus den 1950er Jahren (Dapper Dodo, King Corn Japie) von deinen Lesern geteilt werden, zumindest von einigen von ihnen. Meine Antwort: ein klares JA.

Ich bin 76, allerdings war mein Alvis nicht in meinem Alter, sondern viel jünger (Grey Lady 1955), und ich erlebe genau das Gleiche, was du beschreibst, deine überschwängliche Gesundheit kann ich leider nicht ganz teilen, bei mir schlägt der Verschleiß zu. So muss ich mich (zum Glück erfolgreich) gelegentlichen kardiologischen Reha-Maßnahmen unterziehen, stehe auf der Warteliste für eine Grauer Star-Operation und gehe nicht mehr so weit und schnell wie früher, aber dennoch konnte ich letztes Jahr, wie du, meinen Führerschein um weitere 5 Jahre verlängern. In „unserem Alter“ wird einem bewusst, wie viel Spaß es gemacht hat, ohne Helm auf der Puch (Moped) durch die Gegend zu düsen (ja, ich komme aus Den Haag), und wie angenehm es war, in den 60er Jahren für 25 Gulden sein erstes Auto voll zu tanken. Jetzt ärgere ich mich über die Nachrichtensprecher der NOS-Nachrichtensendung, die kein anständiges Niederländisch mehr sprechen, und über den Wetterfrosch, der nicht einfach sagen kann, dass morgen die Sonne scheint, sondern berichtet, dass es vielleicht „Platz für die Sonne“ gibt. Kurzum, meiner Meinung nach ist nicht alles so schön wie „früher“, aber wir müssen trotzdem das Beste daraus machen.

So, das war meine Reaktion auf deine Column im Triangel, die ich, als ehemaliges Mitglied und Gründer des Alvis Owners Club Niederlande, dank deiner freundlichen Geste immer mit großem Vergnügen lese.

Mit freundlichen Grüßen





Hans en Yvonne Noordhoek

Zoals de ouden zongen, piepen de jongen

Wie die Alten sangen, so quietschten die Jungen



Op 4 december 2019 heb ik mijn TA21 DHC verkocht aan Antoine Soffers. Ook toen al meldde onze zoon Robbert, dat hij graag in de Alvis zou trouwen. Yvonne pakte dat goed op door bij de verkoopgesprekken meteen met Loes af te spreken, dat als het zover zou zijn, wij de Alvis mochten lenen voor de bruiloft. Sinds dien rijden Antoine en Loes met veel plezier met de Alvis.

Toen de bruiloft van Robbert met Danique pas bijna 5 jaren later op 21 september werd gepland, waren Yvonne en ik benieuwd of Loes en Antoine zich de afspraak nog konden herinnerden. Gelukkig wel en bij een gezellig kopje koffie hebben we alles geregeld.

Het voelde wel apart, als je eigen zoon in dezelfde auto gaat trouwen als Yvonne en ik 43 jaar geleden.



Ik herinner me nog, dat ik toen persé open wilde rijden. Ook Ad van Alphen reed mee met zijn TA 14 en de getuigen. Het was die dag heel bewolkt. Toen het tijd was om te vertrekken, kwam er heel even een stukje blauw. Kappen dus direct naar beneden en gaan met die banaan. Yvonne bevond zich 4 straten verder bij haar ouders en je raadt het al. Voor we er waren begon het weer te regenen. Mijn schoonvader schudde het wijze hoofd toen hij ons aan zag komen. Op de foto's kan je de haren van mij en de getuigen tijdens de ceremonie zien opdrogen.

Bij Robbert zijn huwelijk was het gelukkig een prachtige dag. Lekker zonnetje en heerlijk warm. Iedereen was zeer onder de indruk van het bruidspaar, maar ook van die mooie oude auto.

Het rijden die dag was een aparte ervaring. Na zoveel jaren zelf gestuurd te hebben voelde het toch vreemd en zaten de pedalen voor mij niet op de gebruikelijke plek. Ook de stuurbekrachtiging, die Antoine er op heeft laten zetten verraste mij soms met een andere aanpak dan ik gewend was. Het was heerlijk om weer eens met deze Alvis te rijden.

Antoine en Loes bedankt voor dit gebaar jullie hebben de dag zeker een mooi cachet gegeven.

Am 4. Dezember 2019 habe ich meinen TA21 DHC an Antoine Soffers verkauft. Schon damals meldete sich unser Sohn Robbert, dass er gerne in dem Alvis heiraten würde. Yvonne hat das gut geregelt, indem sie bei den Verkaufs-gesprächen mit Loes vereinbart hat, dass wir den Alvis für die Hochzeit ausleihen können, wenn es soweit ist. Seitdem haben Antoine und Loes viel Freude am Fahren des Alvis.

Als Robberts Hochzeit mit Danique fast fünf Jahre später am 21. September geplant war, waren Yvonne und ich neugierig, ob Loes und Antoine sich noch an das Datum erinnern konnten. Zum Glück taten sie es und bei einer gemütlichen Tasse Kaffee klärten wir alles.

Es war schon ein komisches Gefühl, wenn der eigene Sohn im selben Auto heiratet wie Yvonne und ich vor 43 Jahren.

Ich erinnere mich noch gut daran, wie gerne ich damals in einem offenen Auto gefahren wäre. Auch Ad van Alphen fuhr mit seinem TA 14 und den Trauzeugen mit. An diesem Tag war es sehr bewölkt. Als es Zeit war, loszufahren, erschien ganz kurz ein Stückchen Blau. Also Verdecke runter und los ging's. Yvonne war 4 Straßen weiter bei ihren Eltern, und ihr habt es erraten, bevor wir dort ankamen, fing es wieder an zu regnen. Mein Schwiegervater schüttelte sein weises Haupt als er uns ankommen sah. Auf den Fotos kann man sehen, wie mein Haar und das der Trauzeugen während der Zeremonie antrocknet. Bei Robberts Hochzeit war es zum Glück ein prächtiger Tag. Schöner Sonnenschein und herrlich warm. Alle waren sehr beeindruckt von der Braut und dem Bräutigam, aber auch von diesem schönen alten Auto.

Das Fahren an diesem Tag war eine besondere Erfahrung. Nachdem ich so viele Jahre lang selbst gelenkt hatte, fühlte es sich doch seltsam an, und die Pedale befanden sich nicht an der für mich üblichen Stelle. Auch die Servolenkung, die Antoine eingebaut hatte, überraschte mich manchmal mit einem anderen Verhalten, als ich es gewohnt war. Es war großartig, diesen Alvis wieder zu fahren.

Antoine und Loes, vielen Dank für diese Geste, ihr habt dem Tag einen schönen Glanz verliehen





André Hillebrand

British Car Club Day Houten 27 oktober 2024

Aan mij de eer om een verslagje te maken van deze bijzondere beurs, want waar vind je tegenwoordig nog een evenement zonder winst oogmerk? De naam geeft het al een beetje aan, British Car Club Day, allemaal clubs van liefhebbers die het behoud van hun geliefde automerk als hoogste prioriteit hebben, en aan winst nog nooit gedacht hebben. Zo ook bij onze eigen Alvis Owner Club, je hoopt een beetje op nieuwe leden, maar verder is er geen financieel belang of andere verwachting bij deelname aan een evenement zoals dit. Dit was in het verleden ook al zo bij onze deelname aan British Cars & Lifestyle. De organisatie was weer net als afgelopen jaar verzorgd door Rob Claasen en Paul Fechner, met de hulp van de nooit aflatende enthousiaste gebroeders Paul en Martin van der Velde.

Er was door de organisatie van deze beurs gevraagd om bij elke clubstand een bijzondere auto te exposeren, er is door ons team gekozen voor de Front Wheel Drive van Ab van Egmond, een goede keuze, Alvis als vooruitstrevend automerk, die als eerste op de wereld een Front Wheel Drive auto op de markt bracht is dus een wereld primeur, en getuigt van moed en innovatie. Dat deze keuze gewaardeerd werd door de organisatie van de beurs getuigt het feit dat ze de wens hadden om deze bijzondere Alvis recht voor de entree te plaatsen, waardoor het publiek bij binnenkomst direct geconfronteerd werd met deze noviteit. De Alvis stand was direct naast de hoofdentree gesitueerd, dus ook direct grenzend aan de FWD.

Es war meine Aufgabe, einen Bericht über diese besondere Messe zu schreiben, denn wo findet man heutzutage noch eine Veranstaltung ohne Gewinnabsicht? Der Name bringt es auf den Punkt: British Car Club Day, allesamt Clubs von Liebhabern, die den Erhalt ihrer geliebten Automarke als oberste Priorität haben und nie an Profit denken. So auch bei unserem eigenen Alvis Owner Club, man hofft ein wenig auf neue Mitglieder, aber ansonsten gibt es kein finanzielles Interesse oder andere Erwartungen an die Teilnahme an einer Veranstaltung wie dieser. So war es auch in der Vergangenheit mit unserer Teilnahme an der British Cars & Lifestyle Messe. Die Organisation wurde wieder, wie im letzten Jahr, von Rob Claasen und Paul Fechner übernommen, mit der Hilfe der unermüdlich begeisterten Brüder Paul und Martin van der Velde.

Die Organisation dieser Messe hatte darum gebeten, an jedem Clubstand ein besonderes Auto auszustellen, unser Team wählte den Front Wheel Drive von Ab van Egmond. Eine gute Wahl, denn Alvis als fortschrittliche Automarke, die als erste in der Welt ein Auto mit Front Wheel Drive auf den Markt bringt, zeugt von Mut und Innovation. Dass diese Wahl von den Messeveranstaltern geschätzt wurde, beweist die Tatsache, dass sie diesen besonderen Alvis direkt am Eingang platzieren wollten, um das Publikum beim Betreten der Messe sofort mit dieser Novität zu konfrontieren. Der Alvis-Stand befand sich direkt neben dem Haupteingang, also auch in unmittelbarer Nähe des FWD.



Op de stand stonden de ALVIS Speed 25 Charlesworth saloon van Paul Fechner, en de TC21 Special van Otto van der Meer, deze special is gebouwd door Bas Janssen carrosseriebouw in Wezepe, een indrukwekkende auto die veel belangstelling trok. Otto is (nog) geen lid van de AOCN, maar was bereid om zijn Alvis beschikbaar te stellen. Aan belangstelling van onze clubleden had de organisatie niet te klagen, de hele dag door kwamen er leden even langs voor een praatje. Ik zelf ben met Ab van Egmond meegereden om de FWD bij de beurs af te leveren, en we hebben kunnen assisteren bij de opbouw en afbraak van de Alvis stand.

Er waren op deze beurs 24 Britse autoclubs vertegenwoordigd, een respectabel aantal, en verder waren er diverse handelaren met boeken, modellen, en andere op onze hobby betrekking hebbende dingen. Ook stond er bij een Duitse handelaar een Alvis 12/60 beetle back te koop, verrassend!! Kortom, ben je niet geweest, dan heb je wat gemist. Rob Claasen kwam nadat ik toegezegd had om wat over deze beurs te schrijven, met het idee om wat meer over de FWD te vertellen, en hij gaf een link door waarin een verslag van de race in Le Mans uit 1928 is beschreven, dit verslag nemen we op na dit verhaal over deze beurs.

De FWD van Ab was één van de vier fabrieks Le Mans Alvissen, deze heeft waarschijnlijk in die race niet meegereden, de deelnemende Alvissen hebben goed gepresteerd, zie het verslag van Le Mans.

Auf dem Stand standen Paul Fechners ALVIS Speed 25 Charlesworth Saloon und Otto van der Meers TC21 Special, der von Bas Janssen Karosseriebau in Wezepe gebaut wurde, ein beeindruckendes Auto, das viel Interesse auf sich zog. Otto ist (noch) kein Mitglied des AOCN, war aber bereit, seinen Alvis zur Verfügung zu stellen. Was das Interesse unserer Clubmitglieder anbelangt, so konnte sich die Organisation nicht beklagen, und die Mitglieder kamen den ganzen Tag über auf einen Plausch vorbei. Ich selbst fuhr mit Ab van Egmond, um den FWD zur Messe zu bringen, und wir konnten beim Auf- und Abbau des Alvis-Standes helfen.

Es waren 24 britische Automobilclubs auf dieser Messe vertreten, eine respektable Anzahl, und es gab auch mehrere Händler mit Büchern, Modellen und anderen Dingen, die mit unserem Hobby zu tun haben. Ein deutscher Händler hatte überraschenderweise einen Alvis 12/60 Beetle Back zum Verkauf!!! Also, wenn ihr nicht da wart, habt ihr was verpasst. Nachdem ich mich bereit erklärt hatte, etwas über diese Messe zu schreiben, kam Rob Claasen auf die Idee, etwas mehr über den FWD zu schreiben, und er gab einen Link weiter, der einen Bericht über das Le Mans-Rennen von 1928 beschreibt, den wir im in diesem Triangel publizieren.

Ab's FWD war einer von vier Werks-Alvis in Le Mans, er hat wahrscheinlich nicht an diesem Rennen teilgenommen, die teilnehmenden Alvis haben gut abgeschnitten, siehe den Le Mans Bericht.





Anton Brouwers

High Tea 2024: Zondag 20 oktober

Zondag 20 oktober vond het laatste evenement van 2024 plaats. De High Tea werd dit jaar gehouden bij restaurant Vuur in Baarn. Wij arriveerden rond 10.40 uur op de parkeerplaats van het restaurant en Jörn en Ulli Hackländer kwamen een paar minuten later. Als bestuur wil je natuurlijk op tijd aanwezig zijn om de gasten te verwelkomen. Het restaurant ging pas om 11.00 uur open en toen wij ons bekend maakten was men hoogst verbaasd, 'de AOCN komt toch pas om 13.30 uur!' Foutje in de agenda van restaurant Vuur! Er werd alles in het werk gesteld om ons toch eerder dan 13.30 uur van een High Tea te voorzien. Er was voor ons een zaaltje gereserveerd en langzaam druppelden de leden die zich hadden aangemeld binnen. Uiteindelijk was het gezelschap met 26 deelnemers compleet. We konden redelijk snel over koffie en thee beschikken de rest liet echter op zich wachten. Goed gezelschap maakt natuurlijk weer veel goed en rond 12.30 uur kon ook de inwendige mens versterkt worden. Het restaurant ligt in een prachtige omgeving en wordt druk bezocht. Tegen 15.00 uur hebben wij van de aanwezigen afscheid genomen en zijn over de Veluwe en Arnhem huiswaarts gekeerd. Toen wij 's ochtends vertrokken was het grijs en bewolkt de terugweg was zonnig en de wegen overvol met fietsers en wandelaars die nog even van het mooie weer en de herfstkleuren wilden genieten. Met dank aan Carel de Bruin, hij was ook dit jaar weer de organisator van de High Tea.

Am Sonntag, den 20. Oktober fand die letzte Veranstaltung des Jahres 2024 statt. Der diesjährige High Tea fand im Restaurant Vuur in Baarn statt. Wir kamen gegen 10.40 Uhr auf dem Parkplatz des Restaurants an und Jörn und Ulli Hackländer trafen einige Minuten später ein. Als Vorstand will man natürlich rechtzeitig da sein, um die Gäste zu begrüßen. Das Restaurant öffnete erst um 11.00 Uhr, und als wir uns ankündigten, waren sie sehr überrascht: „Der AOCN kommt doch erst um 13.30 Uhr!“ Ein Fehler in der Planung des Restaurants Vuur! Es wurde alles getan, um uns trotzdem einen High Tea vor 13.30 Uhr zu ermöglichen. Ein Raum wurde für uns reserviert und langsam trudelten die angemeldeten Mitglieder ein. Schließlich war die Gruppe mit 26 Teilnehmern komplett. Kaffee und Tee waren relativ schnell verfügbar, aber der Rest brauchte eine Weile. Gute Gesellschaft macht natürlich vieles wieder wett und gegen 12.30 Uhr konnte auch der innere Mensch gestärkt werden. Das Restaurant befindet sich in einer schönen Umgebung und ist sehr gut besucht. Um 15.00 Uhr verabschiedeten wir uns von den Anwesenden und fuhren über die Veluwe und Arnheim nach Hause. Als wir am Morgen aufbrachen, war es grau und bewölkt, auf dem Rückweg war es sonnig und die Straßen waren voll mit Radfahrern und Spaziergängern, die das schöne Wetter und die Herbstfarben noch eine Weile genießen wollten. Vielen Dank an Carel de Bruin, der auch dieses Jahr wieder den High Tea organisiert hat.

tea time





André Hillebrand

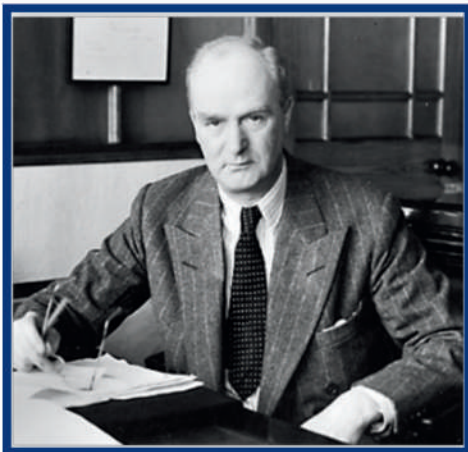
Bowcliffe Estate

Home of the Alvis Archive Trust and the Blackburn Wing

Blackburn Wing

De meermalen bekroonde Blackburn Wing is een boomhuis van 2000 m² in de vorm van een vliegtuigvleugel en ligt in een eeuwenoud bos in het hart van het Bowcliffe Estate.

Het meesterwerk in koper en glas is ontworpen en gebouwd met nauwgezette aandacht voor detail en is een eerbetoon aan luchtvaartheld Robert Blackburn uit Yorkshire, die in Bowcliffe Hall woonde en de eerste lijnvlugdienst in Groot-Brittannië introduceerde en een van de eerste gemotoriseerde vliegtuigen ontwierp en bouwde.



The Blackburn wing, een opmerkelijk gebouw op Bowcliffe Hall.

In Triangel nummer 134 heb ik een artikel geschreven over de North Yorkshire tour. In dit artikel heb ik bij de vrijdag vermeld dat ik samen met Riet wat eerder naar Bowcliffe Hall was gegaan om een bijzonder bouwwerk op het landgoed achter Bowcliffe Hall te gaan bekijken. Voor mij interessant vanwege mijn arbeidsverleden, en voor Riet vanwege haar interesse voor nieuwe architectuur, een misschien onbekend fenomeen van haar, in Amsterdam was ze altijd eerder bij nieuwe spraakmakende gebouwen dan ik. Achter Bowcliffe Hall waar de Drivers club is gevestigd, en waar theAlvisArchive Trust in één van de bijgebouwen is gevestigd, is in 2014 een bijzonder gebouw gerealiseerd, namelijk "The Blackburn Wing" het ontwerp heeft vele belangrijke architectuurprijzen gewonnen vanwege vormgeving en constructie die onder andere bestaat uit 54 gebogen ribben, maar vooral ook door het inpassen in het historische landschap.



Blackburn Wing

Der mehrfach preisgekrönte Blackburn Wing ist ein 2000 Quadratmeter großes Baumhaus in Form einer Flugzeugtragfläche, das in einem uralten Waldstück im Herzen des Bowcliffe Estate liegt.

Das mit viel Liebe zum Detail entworfene und gebaute Meisterwerk aus Kupfer und Glas ist eine Hommage an den Luftfahrthelden Robert Blackburn, der in Bowcliffe Hall lebte. Der Mann aus Yorkshire führte den ersten Linienflugdienst in Großbritannien ein und entwarf und baute eines der ersten Motorflugzeuge.



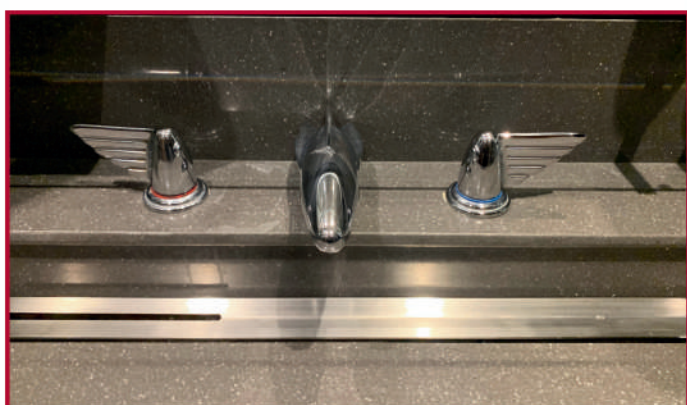
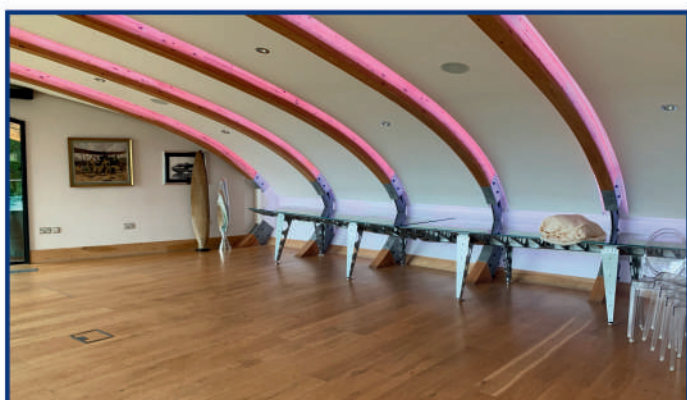
Der BlackburnWing, ein bemerkenswertes Gebäude auf Bowcliffe Hall.

In der Triangel Ausgabe 134 schrieb ich einen Artikel über die Tour durch North Yorkshire. In diesem Artikel erwähnte ich, dass am Freitag Riet und ich etwas früher nach Bowcliffe Hall gefahren waren, um ein bemerkenswertes Bauwerk auf dem Anwesen hinter Bowcliffe Hall zu besichtigen. Interessant für mich wegen meines beruflichen Hintergrunds und für Riet wegen ihres Interesses an neuer Architektur, ein für viele von uns vielleicht unbekanntes Interesse von ihr. In Amsterdam war sie bei der Besichtigung neuer, eindrucksvoller Gebäude immer früher zur Stelle als ich. Hinter Bowcliffe Hall, wo sich der Drivers Club befindet und wo der Alvis Archive Trust in einem seiner Nebengebäude untergebracht ist, wurde 2014 ein außergewöhnliches Gebäude fertiggestellt, nämlich „The Blackburn Wing“. Der Entwurf hat viele wichtige Architekturpreise für Design und Konstruktion gewonnen. Eine Konstruktion, die unter anderem 54 geschwungenen Rippen umfasst, und die sich perfekt in die historische Landschaft einfügt.



Het gebouw is een eerbetoon aan luchtvaartheld Robert Blackburn, een man uit Yorkshire die niet alleen vanaf 1917 op Bowcliffe Hall woonde, maar ook de eerste lijnvluchtdienst in Groot Brittannië introduceerde en een van de eerste gemotoriseerde vliegtuigen ontwierp.

Das Gebäude ist eine Hommage an den Luftfahrthelden Robert Blackburn, einen Mann aus Yorkshire, der nicht nur ab 1917 in Bowcliffe Hall lebte, sondern auch den ersten Linienflugdienst in Großbritannien einführt und eines der ersten motorisierten Flugzeuge konstruierte.





Hij overleed in 1955. Robert Blackburn heeft drie Alvisen Speed 20 in zijn bezit gehad, de foto van hem is genomen met de tweede Speed 20 uit zijn collectie. Bij het landhuis Bowcliffe Hall staat sinds een aantal jaren een sculptuur van twee boxende Hazen, een link naar Alvis?? Maar wanneer je de Blackburn Wing op het landgoed nadert, dan zie je weer een Haas, alleen is dit een vliegende Haas, hangend onder een Delta vleugel als eerbetoon aan Robert Blackburn? Het was geen eenvoudige opdracht voor de architecten "The Harris Partnership", vooral de locatie van een oud bos in het hart van het landgoed waar zo weinig mogelijk mocht worden aangetast was een uitdaging, de topografie moest behouden blijven. Het resulteerde in een elliptisch ontwerp gebaseerd op de vorm van een vliegtuigvleugel, en gesitueerd op stalen palen aan de rand van een helling in het landschap. Het geheel moest de indruk van een grote boomhut maken. De vliegtuigvleugel was de connectie met Robert Blackburn. Niet alleen de vorm van het gebouw, maar ook het interieur is zorgvuldig vorm gegeven, elk detail is gebaseerd op vliegtuigonderdelen, de bar is gemaakt van een 747 motorinlaatkap, terwijl het frame van de twee vliegtuigtafels oorspronkelijk was van een HawkerSiddley. Eén van de tafels is de staartvin van een DC9 en de andere is de vleugeltip van een Bearcat. De deurkrukken hebben de vorm van een halve propeller, en de kranen in de toiletruimten hebben de vorm van vleugeltjes, de bordjes voor de dames en heren zijn gebaseerd op de luchtvaart. Ook voor de decoratie van de verschillende ruimten is gebruik gemaakt van allerlei vliegtuig afbeeldingen, en aan de wand hangt een landingsgestel van een pionier vliegtuig. Kortom, het was genieten voor mij en Riet, het gebouw was vrij toegankelijk, we hadden alle tijd en hebben daar gebruik van gemaakt om alles rustig te bewonderen. Het gebouw uitgevoerd in koperen felsplaten en een glazen wand, voegt zich prachtig in de historische omgeving, het word gebruikt als vergaderruimte en als trouwlocatie.

Er starb im Jahr 1955. Robert Blackburn besaß drei Alvis Speed 20, das Foto von ihm wurde mit dem zweiten Speed 20 seiner Sammlung aufgenommen. Im Herrenhaus von Bowcliffe Hall steht seit einigen Jahren eine Skulptur von zwei boxenden Hasen - eine Verbindung zu Alvis??? Aber wenn man sich dem Blackburn Wing auf dem Landgut nähert, sieht man einen Hasen, allein ist dies ein fliegender Hase der unter einem Delta-Flügel hängt als Tribut an Robert Blackburn?

Es war keine leichte Aufgabe und eine Herausforderung für die Architekten von „The Harris Partnership“ das Gebäude zu realisieren. Vor allem durch die Lage des alten Waldes im Herzen des Anwesens, der so wenig wie möglich beeinträchtigt werden sollte, sowie das Instandhalten der Topografie. Das Ergebnis war ein elliptischer Entwurf, der die Form eines Flugzeugflügels nachempfunden ist und auf Stahlpfählen am Rande eines Abhangs in der Landschaft steht. Das Ganze sollte den Eindruck eines großen Baumhauses erwecken. Der Flugzeugflügel war die Verbindung zu Robert Blackburn.

Nicht nur die Form des Gebäudes, sondern auch die Inneneinrichtung wurde sorgfältig entworfen, wobei jedes Detail auf Flugzeugteilen basierte. Die Bar wurde aus einer 747-Triebwerkseinlassabdeckung gefertigt, während der Rahmen der beiden Flugzeugtische ursprünglich von einer Hawker Siddley stammte. Einer der Tische ist das Leitwerk einer DC9 und der andere die Flügelspitze einer Bearcat. Die Türgriffe haben die Form eines halben Propellers, die Wasserhähne in den Toilettenbereichen sind wie Flügel geformt, die Schilder für die Damen und Herren sind der Luftfahrt nachempfunden. Zur Dekoration der verschiedenen Räume wurden auch allerlei Flugzeugbilder verwendet, und an der Wand hängt ein Fahrwerk eines Pionierflugzeugs. Wir hatten viel Zeit, um das Gebäude zu bewundern, und genossen den freien Zugang. Das aus Kupferblechen und einer Glaswand bestehende Gebäude fügt sich wunderbar in die historische Umgebung ein und wird als Tagungsraum und Hochzeitslocation genutzt.





Jan-Willem Geurts

De aankoop van een Alvis ...(Speed 20 Special)

Der Kauf eines Alvis...(Speed 20 Special)

Als een van de nieuwste leden, past wellicht een korte introductie. Zeker, aangezien ik de leden van de AOCN nu al grote dank verschuldigd ben bij mijn eerste schreden met mijn Alvis Speed 20 special.

Zesenveertig jaar oud, jurist, woonachtig in Eindhoven, Petrolhead. Dagelijks vervoer: Toyota Mirai op waterstof; en beetje 'leuk als early adopter', een beetje 'compensatie voor de klassiekers'. Sinds 1996 ben ik vooral eigenaar van Volvo 242 GT. Ander spul kwam en ging: eendjes, saabs, volvo's. Maar nu de Alvis!

Al vele jaren is voor mij het ultieme: pre-war. Tenminste wekelijks wordt wel rondgekeken op het web. Klein uitstapje naar Bentley uit de 80-er jaren worden gemaakt (dan is het merk tenminste alvast goed). Een goede trailer staat reeds te wachten. Maar een auto was toch nog te vroeg.

Als neues Mitglieder ist vielleicht eine kurze Vorstellung angebracht. Vor allem, da ich den Mitgliedern des AOCN schon bei meinen ersten Schritten mit meinem Alvis Speed 20 Special zu großem Dank verpflichtet bin.

Sechsendvierzig Jahre alt, Jurist, wohnhaft in Eindhoven und Petrolhead. Tägliches Transportmittel: wasserstoffbetriebener Toyota Mirai; als „Ausgleich für meine Klassiker“. Seit 1996 besitze ich hauptsächlich einen Volvo 242 GT. Andere Marken kamen und gingen: Citroen (Enten), Saabs und Volvos. Aber jetzt ist es Alvis!

Seit vielen Jahren ist das Nonplusultra für mich: ein Vorkriegs-Auto. Zumindest wöchentlich habe ich im Internet nachgeschaut. Kleine Abstecher zu Bentley aus den 80ern werden gemacht (immerhin die richtige Marke). Ein Trailerstand auch schon bereit, nur ein Auto fehlte noch!



Toen zich wat familiale omstandigheden voordeden, viel het besluit: straks is het te laat. Laten we de zoektocht intensiveren. Al vlug kwam de Alvis in Frankrijk voorbij. Hij stond al even te koop maar om de een of andere reden had ik hem niet echt bekeken. Met een monteur uit de regio een belletje naar de koper gedaan. Onderbuik: hij weet niet precies wat hij verkoopt maar liet er wel al behoorlijk wat aan doen. Die monteur om de hoek was trouwens wel het laatste zetje om tot koop over te gaan. Ik kan een beetje sleutelen maar dit is toch wel nieuw.

Omdat de monteur een reis naar Normandië niet haalbaar achtte op korte termijn, ben ik er zelf naartoe gegaan. Met echtgenoot en hond; maar gelijk een uitstapje... En hoe gaat het als je een pup gaat zoeken? Welnu kennelijk zoals bij een Alvis bekijken. Direct verliefd.

Maar de pogingen om mezelf geprogrammeerd te houden, slaagden. Ik stelde de juiste kritische vragen, gooide nog een hulplijn naar de monteur uit en ging rijden conform alle instructies: verkoper laten starten, zelf erachter staan, poos rijden; flink terug laten zakken in hoge versnelling en dan accelereren, wat doet oliedruk en temperatuur in het begin en bij warme motor et cetera. Dat na alle visuele inspecties.



Als dann noch einige familiäre Umstände hinzukamen, stand der Entschluss fest: Bald ist es zu spät. Also wurde die Suche intensiviert. Recht schnell kam der Alvis in Frankreich ins Spiel. Er stand schon eine Weile zum Verkauf, aber aus irgendeinem Grund hatte ich ihn mir nicht wirklich angeschaut. Zusammen mit einem Mechaniker aus der Gegend aben wir den Verkäufer angerufen. Mein Bauchgefühl, er weißn icht was er verkauft, aber er hatte schon einiges an dem Auto machen lassen. Der Mechaniker um die Ecke gab den letzten Anstoß zum Kauf. Ich kann ein bisschen basteln, aber das hier ist noch neu.

Da mein Mechaniker eine Reise in die Normandie kurzfristig nicht für machbar hielt, fuhr ich selbst hin. Mit Mann und Hund, und wir haben daraus gleich einen Ausflug gemacht. Und wie ist es, wenn man sich einen Alvis anschaut? Nun, anscheinend so, als würde man sich einen Welpen suchen. Sofort verliebt.

Aber der Versuch, mich auf das Wesentliche zu konzentrieren, ist gelungen. Ich habe die richtigen kritischen Fragen gestellt, meinen Mechaniker angerufen und eine Probefahrt gemacht, alles gemäß den Anweisungen. Ich habe den Verkäufer dazu gebracht, das Auto zu starten, mich hinter das Auto gestellt, eine Probefahrt gemacht, die Geschwindigkeit im hohen Gang reduziert um dann zu beschleunigen, wie verhalten sich Öldruck und Temperatur bei kaltem und heißem Motor usw. Und das alles nach einer gründlichen Sichtprüfung.



De auto bleek van een advocaat uit België geweest. Hij was na een val overleden en toen was een deel van de collectie auto's door de weduwe verkocht. De auto had lang stilgestaan bij de Belg en was daardoor heel erg origineel. De Fransman had er veel aan gedaan en had al diverse Healey's gerestaureerd. Het voelde en klonk allemaal betrouwbaar en de koop is gesloten.

Of mijn kritische bezichting veel uitgehaald heeft, weet ik niet. Er bleek toch wel veel mis met de auto wat ik niet voorzien had. Ik kan echter niet anders zeggen dan dat het nu al een groot feest is. Omdat er wat werk is, leer ik de auto steeds beter kennen. Hopelijk kan in de zomer gereden worden en kunnen we elkaar eens treffen op een mooie bijeenkomst.

Hartelijke groet,



Es stellte sich heraus, dass das Auto einem Rechtsanwalt aus Belgien gehört hat. Er war nach einem Sturz gestorben und ein Teil seiner Autosammlung war von der Witwe verkauft worden. Der Wagen hatte lange Zeit im Belgien gestanden und war daher noch sehr original. Der französische Verkäufer hatte schon viel an dem Auto gemacht, und er hatte auch schon mehrere Austin Healeys restauriert. Es fühlte sich alles zuverlässig an und der Verkauf erfolgte.

Ob meine kritische Prüfung viel gebracht hat, weiß ich nicht. Es stellte sich heraus, dass mit dem Auto vieles nicht in Ordnung war, was ich nicht vorhergesehen hatte. Dennoch kann ich nicht umhin zu sagen, dass es schon ein großes Fest ist mit diesem Auto zu fahren.

Da es einige Arbeiten gibt, lerne ich das Auto immer besser kennen. Hoffentlich kann es im Sommer gefahren werden und wir können uns eines Tages bei einem Treffen begrüßen.

Mit freundlichen Grüßen





Ine en Jean Stijns

Loes 80 jaar en 10 getrouwd met Antoine

Waar: Non plus Ultra in Woensdrecht.
Wanneer: woensdag 6 november.

Wo: Non plus Ultra in Woensdrecht.
Wann: Mittwoch, 6. November.

Ter gelegenheid van deze mijlpalen hadden Loes en Antoine niet alleen familie en vrienden, maar ook de leden van de AOCN uitgenodigd. Een aantal leden, waaronder Jean en ik, heeft het feest bijgewoond en uiteraard willen we hiervan verslag doen in deze Triangel.

Gezien de afstand hadden een aantal van ons een overnachting geboekt bij Hotel De Jonckheer in Ossendrecht. En van daar uit was het nog maar een korte rit naar de feestlocatie.

Bij aankomst werd er een toast uitgebracht op de feestelingen en was er voor onze voorzitter Anton gelegenheid om Loes en Antoine namens de AOCN in het zonnetje te zetten. Loes is immers al jaren een zeer actief en gewaardeerd lid van de AOCN: altijd bereid om een stukje voor De Triangel te schrijven of om samen met Antoine een clubevenement te organiseren. En samen met hun Alvis nemen ze regelmatig deel aan clubactiviteiten!

Bij een feest hoort ook een cadeau, maar Loes en Antoine wilden geen cadeau KRIJGEN maar een cadeau GEVEN! Daarom hun verzoek om als geschenk een donatie aan KNGF te doen. Dit fonds leidt hulphonden op voor blinden en slechthorenden, mensen met een beperking, mensen met PTSS en kinderen met autisme.

Hoeveel impact zo'n hond heeft werd ons duidelijk toen Marjo, zelf blind, haar verhaal deed. Een interessant en leerzaam intermezzo op deze feestelijke avond!

Loes en Antoine hadden alles uit de kast gehaald voor een mooi feest: de sfeervolle locatie, de attente dames van de bediening en bovenal het diner. Dat was een aaneenschakeling van heerlijke gerechtjes, met als afsluiting een dessertbuffet, letterlijk en figuurlijk de klap op de vuurpijl!

Loes en Antoine, het was een prachtig feest!

We wensen jullie nog veel fijne jaren samen, in goede gezondheid en met mooie reizen en Alvis uitstapjes in het verschiet.

Ine & Jean Stijns



Anlässlich dieser Jubiläen hatten Loes und Antoine nicht nur Familie und Freunde, sondern auch(alle) Mitglieder des AOCN eingeladen. Eine Reihe von Mitgliedern, darunter Jean und ich, nahmen an der Feier teil, und natürlich wollen wir in diesem Triangel darüber berichten.

Angesichts der Entfernung hatten einige von uns eine Übernachtung im Hotel De Jonckheer in Ossendrecht gebucht. Und von dort war es nur eine kurze Fahrt zum Festsaal.

Bei der Ankunft gab es einen Toast auf die Gastgeber und die Gelegenheit für unseren Vorsitzenden Anton, Loes und Antoine im Namen des AOCN ins Rampenlicht zu stellen. Schließlich ist Loes seit Jahren ein sehr aktives und geschätztes Mitglied des AOCN: Immer bereit, einen Beitrag für den Triangel zu schreiben oder zusammen mit Antoine eine Clubveranstaltung zu organisieren. Und zusammen mit ihrem Alvis nehmen sie regelmäßig an den Clubaktivitäten teil!

Zu einem Fest gehört auch ein Geschenk, aber Loes und Antoine wollten nichts geschenkt bekommen, sie wollten etwas schenken! Deshalb baten sie um eine Spende an den KNGF als Geschenk. Daher ihre Bitte um eine Spende an die KNGF als Geschenk. Dieser Fonds bildet Assistenzhunde für blinde und sehbehinderte Menschen, Menschen mit Behinderungen, Menschen mit PTBS und Kinder mit Autismus aus. Wieviel Einfluss ein solcher Hund hat, wurde uns klar, als Marjo, selbst blind, ihre Geschichte erzählte. Ein interessantes und lehrreiches Intermezzo an diesem festlichen Abend!

Loes und Antoine hatten alle Register für ein schönes Fest gezogen: Den stimmungsvollen Ort, die aufmerksamen Damen vom Service und vor allem das Essen. Es war eine Aneinanderreihung von köstlichen Gerichten und endete mit einem Dessertbuffet, die Krönung! Loes und Antoine, es war ein wunderbares Fest!

Wir wünschen euch noch viele glückliche gemeinsame Jahre, bei guter Gesundheit und mit schönen Reisen und Alvis-Ausflügen.

Ine & Jean Stijns





Alvis tijdens de 24 uur van Le Mans: 16-17 juni 1928

Alvis bei den 24 Stunden von Le Mans: 16-17 Juni 1928

Bron: dailysportscar.com aangeleverd door Rob Claasen

De pioniers met voorwielaandrijving

Jaguar, Aston Martin en Bentley zijn waarschijnlijk de eerste Britse autofabrikanten waar je aan denkt als je aan de Britten op Le Mans denkt. Maar er was een autofabrikant uit Coventry die al in 1928, in beperkte mate zijn stempel drukte op de 24 uur van Le Mans.



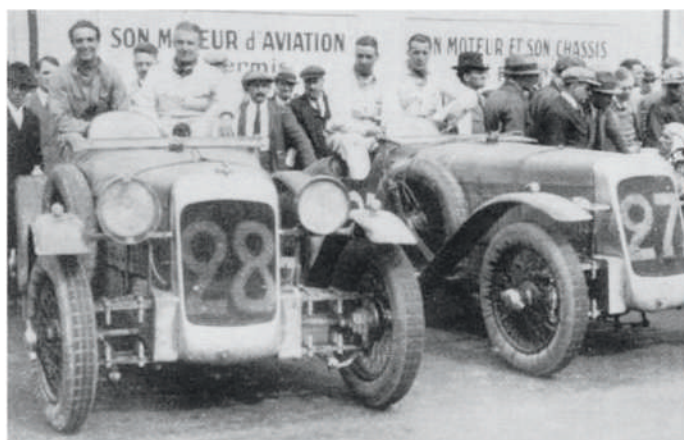
Pioniere des Vorderradantriebs

Jaguar, Aston Martin und Bentley sind wahrscheinlich die ersten britischen Automobilhersteller, an die man denkt, wenn man an die Briten in Le Mans denkt. Aber es gab auch einen Automobilhersteller aus Coventry, der den 24 Stunden von Le Mans bereits 1928 seinen Stempel aufdrückte, wenn auch in begrenztem Umfang.

Kapitein Smith-Clarke, hoofdingenieur bij Alvis, dacht al over het ontwerpen van een auto met voorwielaandrijving sinds hij in 1922 bij Alvis in dienst kwam, maar pas op 28 maart 1925 verscheen de eerste Alvis raceauto met voorwielaandrijving op de Kop Hill Climb. Na de ontwikkeling van een FWD supercharged straight-eight Grand Prix auto voor de raceseizoenen 1926 en 1927, was het in 1928 dat Alvis twee voorwiel aangedreven auto's inschreef voor de 24-uurs race van Le Mans waarvoor ze een compleet nieuwe 1,5-liter viercilinder motor met supercharger en een enkele bovenliggende nokkenas hadden ontwikkeld.

De auto's werden op tijd voor de training naar Frankrijk verscheept, vergezeld door een groep monteurs en ander ondersteunend personeel van de fabriek. De coureurs die werden geselecteerd voor twee de 2 auto's waren Maurice Harvey en Harold Purdy in auto 27 en Sammy Davis en Bill Urquhart-Dykes in auto 28.

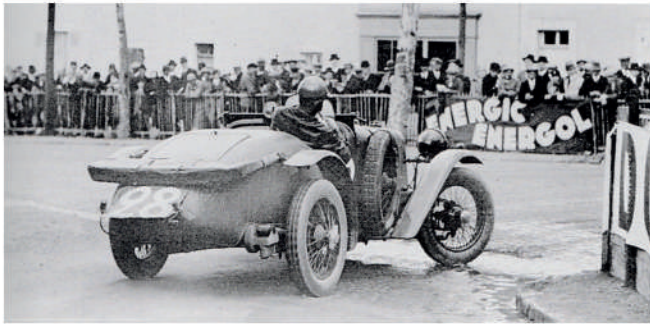
Captain Smith-Clarke, Chefingenieur bei Alvis, hatte seit seinem Eintritt bei Alvis im Jahr 1922 über die Entwicklung eines Autos mit Frontantrieb nachgedacht, aber es dauerte bis zum 28. März 1925, bis der erste Alvis-Rennwagen mit Frontantrieb beim Kop Hill Climb erschien. Nachdem Alvis für die Rennsaisons 1926 und 1927 einen Grand-Prix-Wagen mit Frontantrieb und Straight-Eight mit Kompressor entwickelt hatte, schickte das Unternehmen 1928 zwei Autos mit Frontantrieb für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans ins Rennen, für das ein völlig neuer 1,5-Liter-Vierzylindermotor mit Kompressor und einer obenliegenden Nockenwelle entwickelt worden war.



Die Wagen wurden rechtzeitig zum Training nach Frankreich verschifft, begleitet von einer Gruppe von Mechanikern und anderen Werksemitarbeitern. Die Fahrer, die für die beiden Autos ausgewählt wurden, waren Maurice Harvey und Harold Purdy im Wagen 27 und Sammy Davis und Bill Urquhart-Dykes im Wagen 28.

De trainingen voor de race waren veelbewogen; het kostte het team veel tijd om de juiste afstelling te vinden van de 'Spring Clips', die werden gebruikt in plaats van schokdempers aan de voorkant en functioneerden door de druk tussen de bladen van de veren te verhogen.

Sammy Davis was een van de eerste slachtoffers. Bij het nemen van een snelle bocht werden de buitenveren door de uitgeoefende kracht zo sterk samengedrukt dat ze niet meer vrij kwamen en toen de auto uit de bocht, moest hij de weg terug naar de pits op drie wielen afleggen. Een onheilspellende start, maar er zouden nog meer incidenten volgen voor auto 28; Bill Urquart-Dykes ontdekte dat de auto op full lock bleef staan na een van de bochten, wat moet hebben geleid tot een angstaanjagende spin, gezien de verhitte discussie die hij daarna in de pits had met Alvis-hoofdingenieur Smith-Clarke.



Bij de daaropvolgende inspectie door het team bleek dat er een klein groef zichtbaar was bij een van de stelmoeren aan het uiteinde van een van de stuurstangen. Een soortgelijke markering was ook te zien aan de onderkant van de onderste voorste kwartelliptische veren. Het werd duidelijk dat tijdens het nemen van scherpe bochten de buitenste veren zo plat werden gedrukt dat de moer van de stuurstang onder de veren vast kwam te zitten, waardoor de besturing blokkeerde. Het vindingrijke team loste dit op door extra bladen aan de voorste veer toe te voegen. Sammy Davis schreef later in een artikel voor The Autocar in juni 1928:

"Met voorwielaandrijving werden de bochten zeer vloeiend genomen, mits de motor voldoende trekkracht had, een heel nieuwe ervaring die een aanpassing van de rijtechniek met zich meebracht. Het was een goede les voor de toekomst en maakte de drie bochten van de Arnage 'S' nog fascinerender.

"Met de juiste snelheid bij de eerste bocht naar de derde versnelling en dan precies in het spoor blijven, remmen, naar de tweede versnelling terwijl je remt, gas, in de linkerbocht langs de grasranden van de baan scheren, gas, naar de derde versnelling, remmen, tweede versnelling, breed uithalen, met vol vermogen de rechterbocht inzetten en racen. Dit alles binnen 100 tot 150 yards."

Die Trainingsfahrten vor dem Rennen waren ereignisreich; das Team benötigte viel Zeit, um die richtige Einstellung der „Spring Clips“ zu finden, die anstelle der vorderen Stoßdämpfer eingesetzt wurden und durch eine Erhöhung des Drucks zwischen den Federblättern funktionierten.



Sammy Davis war eines der ersten Opfer. In einer schnellen Kurve drückte die ausgeübte Kraft die äußeren Federn so stark zusammen, dass sie sich nicht mehr lösten und der Wagen beim Verlassen der Kurve auf drei Rädern zurück an die Box fahren musste. Bill Urquart-Dykes entdeckte, dass das Auto nach einer der Kurven voll eingelenkt blockiert blieb, was zu einem beängstigenden Dreher geführt haben muss, wenn man die hitzige Diskussion betrachtet, die er anschließend in der Box mit Alvis-Chefingenieur Smith-Clarke führte.

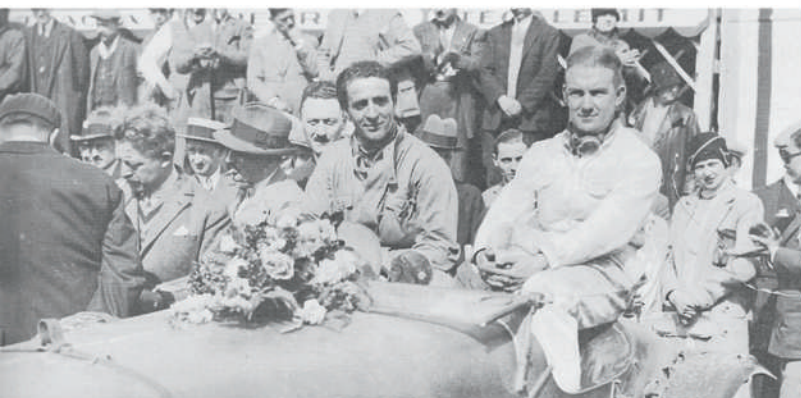
Bei der anschließenden Inspektion durch das Team wurde eine kleine Rille in der Nähe einer der Einstellmuttern am Ende einer der Lenkstangen sichtbar. Eine ähnliche Markierung war auch an der Unterseite des unteren Federpakets sichtbar. Es wurde deutlich, dass die äußeren Federn bei scharfen Kurvenfahrten so flach gedrückt wurden, dass die Mutter der Lenkstange unter den Federn stecken blieb und die Lenkung blockierte. Das findige Team löste dieses Problem, indem es der vorderen Feder zusätzliche Blätter hinzufügte. Sammy Davis schrieb später in einem Artikel für The Autocar im Juni 1928:

„Mit dem Vorderradantrieb ließen sich Kurven sehr geschmeidig durchfahren, vorausgesetzt, der Motor verfügte über genügend Zugkraft - eine ganz neue Erfahrung, die eine Anpassung der Fahrtechnik erforderte. Es war eine gute Lektion für die Zukunft und machte die drei Kurven des Arnage „S“ noch faszinierender.

„Bei der richtigen Geschwindigkeit in der ersten Kurve in den dritten Gang schalten und dann auf der Strecke bleiben, bremsen, beim Bremsen in den zweiten Gang schalten, Gas geben, in der Linkskurve den Grasrand der Strecke schneiden, Gas geben, in den dritten Gang schalten, bremsen, in den zweiten Gang schalten, weit ziehen, mit voller Leistung in die Rechtskurve einfahren und Vollgas weiter. Und das alles innerhalb von 100 bis 150 Yards.“



Toen de race begon, waren er nog steeds problemen. Sammy Davis kreeg een klapband aan de achterzijde toen deze werd doorboord door een spijker van 10 cm. Maar hij herinnerde zich dat het echte probleem de tijd was die de Alvispitcrew nodig had om het wiel te wisselen: "Het ging erg langzaam en de auto gleed twee keer van de krik." Later kreeg Bill Urquart-Dykes in dezelfde auto een lekke band en ook hij werd door soortgelijke problemen opgehouden in de pits.



Een ander incident waardoor beide auto's tijd verloren, was het ongepland tanken. In die tijd werd het vullen van de tank door de bestuurder met de voorgeschreven 10-liter cans gedaan (voordat hij olie en het water bijvulde!) De 'zadelvormige' brandstoftanks hadden als nadeel dat de laatste liters brandstof onder in de twee zijanten van de tank achterbleef en niet kon worden benut. Alvis verloor ook tijd doordat ze een kleinere vultrechter hadden dan Bentley, wat betekende dat ze niet alle drie de cans tegelijk kon legen!

Ondanks de lekke banden presteerden de auto's naar behoren en bleken over voldoende vermogen te beschikken. De Harvey/Purdy Alvis finishte als eerste zijn klasse en op de zesde plaats in het algemeen klassement, terwijl de Davis/Dykes Alvis tweede in zijn klasse werd en negende in het algemeen klassement.

Alvis presteerde boven verwachting; de leidende Harvey/Purdy's Alvis werd alleen verslagen door auto's met bijna drie keer zoveel cilinderinhoud.

Van de drieëndertig starters finishten er slechts zeventien. De Harvey/Purdy-auto haalde een gemiddelde van 59,195 mijl per uur, terwijl de Davis/Dykes een gemiddelde van 58,202 mijl scoorde. Beide auto's versloegen het vorige 1½ liter Le Mans-klasse record van 49,585 mijl per uur, dat het jaar daarvoor was gevestigd. Het zou blijven staan tot 1932, toen S.H. Newsome en I. Widengren in een 1495 cc Aston Martin een gemiddelde haalden van 60,812 mijl per uur.

Als das Rennen begann, gab es immer noch Probleme. Sammy Davis erlitt einen Reifenschaden am Hinterrad, als dieser von einem 10 cm langen Nagel durchstochen wurde. Aber er erinnerte sich, dass das eigentliche Problem die Zeit war, die die Alvis-Boxencrew brauchte, um das Rad zu wechseln: „Es ging sehr langsam und das Auto rutschte zweimal vom Wagenheber.“ Später erlitt Bill Urquart-Dykes im selben Auto einen Reifenschaden, und auch er wurde durch ähnliche Probleme in der Box aufgehalten.

Ein weiterer Zwischenfall, durch den beide Autos Zeit verloren, war ein ungeplantes Nachtanken. Damals füllte der Fahrer den Tank mit den vorgeschriebenen 10-Liter-Kanistern auf (bevor er Öl und Wasser nachfüllte!). Die sattelförmigen Kraftstofftanks hatten den Nachteil, dass die letzten Liter Kraftstoff unten an den beiden Seiten des Tanks verblieben und nicht verwertet werden konnten. Alvis verlor auch Zeit, weil sie einen kleineren Trichter als Bentley hatten, was bedeutete, dass sie nicht alle drei Kanister auf einmal leeren konnten!



Trotz der Reifenpannen fuhren die Autos zufriedenstellend und schienen über ausreichend Leistung zu verfügen. Der Alvis von Harvey/Purdy wurde Erster in seiner Klasse und Sechster im Gesamtklassement, während der Alvis von Davis/Dykes Zweiter in seiner Klasse und Neunter im Gesamtklassement wurde. Die Leistung der Alvis lag über den Erwartungen; der führende Alvis von Harvey/Purdy wurde nur von Fahrzeugen mit fast dreimal so viel Hubraum übertroffen.

Von den dreiunddreißig Startern kamen nur 17 ins Ziel. Der Harvey/Purdy-Wagen erreichte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 59,195 Meilen pro Stunde, während der Davis/Dykes-Wagen einen Durchschnitt von 58,202 Meilen erreichte. Beide Wagen übertrafen den bisherigen Rekord der 1½-Liter-Le-Mans-Klasse von 49,585 Meilen pro Stunde, der im Jahr zuvor aufgestellt worden war. Dieser Rekord sollte bis 1932 Bestand haben, als S.H. Newsome und I. Widengren in einem Aston Martin mit 1495 cm³ einen Durchschnitt von 60,812 Meilen pro Stunde erreichten.



Dus als je de volgende keer aan de Britse autofabrikanten in Le Mans denkt, vergeet dan niet de dappere firma Alvis uit Coventry.

Waar zijn ze nu?

Van de twee originele auto's van het Le Mans team is alleen nummer 28 bewaard gebleven en deze is momenteel in het bezit van een verzamelaar in de Verenigde Staten.

Van de auto die als eerste in zijn klasse eindigde in Le Mans, nummer 27, is sinds de race niets meer vernomen en men denkt dat Alvis hem privé heeft verkocht en waarschijnlijk ergens voor de oorlog is gesloopt.

Wenn ihr also das nächste Mal an britische Automobilhersteller in Le Mans denkt, vergesst dann nicht das mutige Unternehmen Alvis aus Coventry.

Wo sind sie jetzt?

Von den beiden Originalautos des Le-Mans-Teams hat nur die Nummer 28 überlebt und befindet sich derzeit im Besitz eines Sammlers in den Vereinigten Staaten.

Von dem Wagen mit der Nummer 27, der in Le Mans den ersten Platz in seiner Klasse belegte, hat man seit dem Rennen nichts mehr gehört, und es wird vermutet, dass Alvis ihn privat verkauft hat und er wahrscheinlich noch vor dem Krieg irgendwo verschrottet wurde.





André Hillebrand

Garage Trias – Pechprijs

Pannepreis

In memoriam Wim Kersten

Haarlem 8 mei 1943 - Heemstede 16 oktober 2024

In bezit van een Alvis Healey

Als secretaris van de AOCN kreeg ik een rouwkaart van Wim Kersten, Wim is van 1991 t/m 1999 lid van de AOCN geweest, lang geleden en het was daarom even een moment van "waarom deze kaart naar de AOCN?"

Bij nadere bestudering werd het een en ander duidelijk, op de kaart stond vermeld dat na de afscheidsplechtigheid er aansluitend gelegenheid was om op het leven van Wim te proosten in garage Trias in Heemstede. Bij leden die ooit de eer hebben gehad van het winnen van de pechprijs zou een lampje kunnen gaan branden. Op het voetstuk van de pechprijs zit namelijk een plaatje van garage Trias.

Ik weet dat ons lid van het eerste uur, Marianne van Hoof nog altijd contact met deze garage heeft, en ik heb haar gebeld om wat meer te weten te komen. Dit resulteerde in een bezoek aan Marianne in Haarlem, waarbij ze wat meer zou vertellen over hoe de pechprijs ontstaan is, en materiaal opzoeken voor mijn artikel in deze Triangel.



Een bezoek aan Marianne gaat nooit zonder een culinaire verwenning, en overladen worden met herinneringen uit het Alvis verleden. Deze keer dus gericht op de geschiedenis van de pechprijs. De echtgenoot van Marianne, Rob van Hoof, helaas al 25 jaar geleden overleden, was een enthousiast auto liefhebber, en bezat een Alvis Speed 25 tourer en korte tijd een Alvis Healey (wat later in dit artikel weer naar voren komt) diverse andere interessante oldtimers en daar moet zoals wij allen weten af en toe, en soms vaak, aan gesleuteld worden. Rob deed dit bij een garage in de buurt, en ja, daar werkte ook Wim Kersten. Maar Rob, altijd vol nieuwe ideeën vond het niet makkelijk om altijd eerst een afspraak te moeten maken en dan af te wachten wanneer er ruimte was om aan één van zijn auto's te werken. Hij stelde aan Wim voor om samen een garage op te starten gericht op de reparaties van klassieke automobielen. Dit werd garage Trias.



In Erinnerung an Wim Kersten

Haarlem 8. Mai 1943 - Heemstede 16. Oktober 2024

Stolzer Eigentümer eines Alvis Healey

Als Sekretär des AOCN erhielt ich eine Trauerkarte von Wim Kersten. Wim ist oder war kein Mitglied des AOCN, also war es ein Moment des „Warum diese Karte an den AOCN?“.

Bei näherer Betrachtung wurden einige Dinge klar: Auf der Karte stand, dass es nach der Abschiedszeremonie die Möglichkeit geben würde, in der Trias-Garage in Heemstede auf Wims Leben anzustoßen. Den Mitgliedern, die jemals die Ehre hatten, den Pannepreis zu gewinnen, könnte ein Licht aufgehen. Auf dem Sockel des Pannepreises befindet sich nämlich eine Plakette der Garage Trias.

Ich weiß, dass unser Mitglied der ersten Stunde, Marianne van Hoof, immer noch mit dieser Werkstatt in Verbindung steht, und ich habe sie angerufen, um mehr zu erfahren. Dies führte zu einem Besuch bei Marianne in Haarlem, wo sie mir etwas mehr darüber erzählen sollte, wie der Pannepreis zustande kam, und Material für meinen Artikel in dieser Triangel suchen.



Ein Besuch bei Marianne geht nie ohne einen kulinarischen Leckerbissen ab, und man wird mit Erinnerungen aus der Alvis-Vergangenheit überhäuft. Diesmal geht es also um die Geschichte des Pannepreises. Mariannes Ehemann, Rob van Hoof, der leider schon lange verstorben ist, war ein begeisterter Autoliebhaber und besaß neben Alvis noch einige andere interessante Oldtimer und das erfordert, wie wir alle wissen, gelegentliches und manchmal auch häufiges Herumbasteln. Rob tat dies in einer Werkstatt in der Nähe, und ja, Wim Kersten arbeitete auch dort. Aber Rob, immer voller neuer Ideen, fand es nicht einfach, immer erst einen Termin zu vereinbaren und dann abwarten zu müssen, wann er an einem seiner Autos arbeiten konnte. Er schlug Wim vor, gemeinsam eine Werkstatt für die Reparatur von Oldtimern zu gründen. Daraus wurde die Werkstatt Trias.



Waarschijnlijk om deze garage te promoten heeft Rob het initiatief genomen om namens garage Trias in 1988 een pechprijs aan de AlvisOwner Club Nederland ter beschikking te stellen, en deze gaat nog steeds ieder jaar van pechvogel naar pechvogel, met achterlating van een naamplaatje met jaartal. Waarschijnlijk moet er binnenkort een groter voetstuk gemaakt worden om de nieuwe pechvogelplaatjes een plek te kunnen geven.

De pechprijs is in 1988 vervaardigd door een goede vriend van Rob en Wim, dit was namelijk Harry de Kuijer. Harry werkte bij ingenieursbureau Fehres, die bekend is door het ontwerpen en plaatsen van fontein en over de hele wereld. Zijn collega's hadden voor hem de slogan bedacht "als Harry het niet maken kan, geef het dan maar aan de vuilnisman" dit klopt ook met de herinnering van Marianne aan deze Harry, je kunt hem de gekste dingen vragen, en dan maakt hij het, zo ook onze pechprijs.

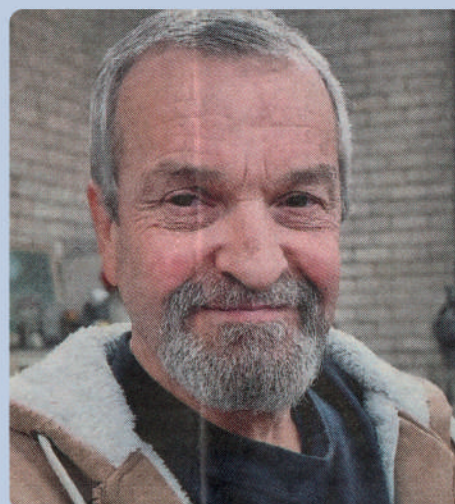


In 1988 was Lutz Burchard de eerste die hem in ontvangst mocht nemen, daarna Herman Schipper en opnieuw Lutz. Hans Noordhoek volgde en daarna ging Melle Visser met de twijfelachtige eer strijken. Een complete lijst met Alvis pechvogels neemt wat teveel plaats in voor dit artikel, maar ook ikzelf heb ooit deze mogen ontvangen.

Wim Kersten had ook een Alvis, en wat voor één, een Alvis Healey met blower. Deze Alvis Healey heeft als bijzonderheid het Engelse kenteken KWD 948, dit is zo bijzonder aangezien het prototype van de beroemde Healey 100 het kenteken KWD 947 had. Begin jaren 80 van de vorige eeuw was er een Engelse verzamelaar die met spoed van een aantal Alvissen af wilde, de toenmalige voorzitter Henk van der Weiden wist contact te leggen, en na wat problemen met een tussenhandelaar zijn uiteindelijk drie Alvissen naar Nederland gekomen.

Wahrscheinlich, um für diese Werkstatt zu werben, ergriff Rob 1988 die Initiative, dem Alvis Owner Club Nederland im Namen der Garage Trias einen Pannepreis zur Verfügung zu stellen, der immer noch jedes Jahr von Pechvogel zu Pechvogel geht und ein Namensschild mit der Jahreszahl hinterlässt. Wahrscheinlich wird bald ein größerer Sockel angefertigt werden müssen, um die neuen Plaketten unterzubringen.

Der Pannepreis wurde von einem guten Freund von Rob und Wim hergestellt, nämlich Harry de Kuijer. Harry arbeitete im Ingenieurbüro Fehres, das für den Entwurf und die Installation von Springbrunnen in der ganzen Welt bekannt war. Seine Kollegen hatten für ihn den Slogan geprägt: „Wenn Harry es nicht schaffen kann, dann gib es dem Müllmann“. Das passt auch zu Mariannes Erinnerung an diesen Harry, den man um die verrücktesten Dinge bitten konnte, und er hat sie gemacht, genau wie unseren Pannepreis.



Im Jahr 1988 war Lutz Burchard der erste, der ihn erhielt, gefolgt von Herman Schipper und wieder Lutz. Hans Noordhoek folgte und 1994 wurde Melle Visser die Ehre zuteil. Eine vollständige Liste der Alvis-Pechvögel würde den Platz dieses Artikels sprengen, aber auch ich hatte einmal das Vergnügen, diesen Preis zu erhalten.

Wim Kersten hatte auch einen Alvis, und was für einen Wagen, einen Alvis Healey mit Kompressor. Dieser Alvis Healey hat als Besonderheit das englische Kennzeichen KWD 948, das besondere daran ist, dass der Prototyp des berühmten Healey 100 die Zulassungsnummer KWD 947 hatte. In den frühen 1980er Jahren gab es einen englischen Sammler, der dringend einige Alvis loswerden wollte, der damalige Vorsitzende Henk van der Weide konnte den Kontakt herstellen, und nach einigen Problemen mit einem Zwischenhändler kamen schließlich drei Alvis in die Niederlande.



Dit waren de TB21 van Paul van der Velde, een TE 21 die bij Henk van der Weiden gebleven is en de Alvis Healey die bij Rob van Hoof terecht kwam. Aangezien er veel werk aan de Alvis Healey moest gebeuren heeft Rob deze Alvis in 1988 overgedaan aan Wim Kersten. Wim heeft met tussenpozen aan de restauratie gewerkt, en de restauratie is al ver gevorderd, maar nog net niet geheel klaar. Jammer dat Wim dit niet meer kan meemaken, de familie wil deze unieke Alvis verder afmaken en er geen afstand van doen.

Rest mij nog om zijn vrouw Annemiek, en Bettina en Ewoud met Thomas en Sophia via dit artikel namens de AOCN te condoleren en sterkte toe te wensen met dit verlies.

Met dank aan Marianne van Hoof,

P.S.

In Triangel 132 April – Mei 2023 is een artikel verschenen over deze AlvisHealey, geschreven door één van onze ex voorzitters, Paul Heijmans, oorspronkelijk bedoeld voor het clubblad van de Austin Healey Club, verschenen in het nummer januari / februari 2023.

Dazu gehörten Paul van der Veldes TB21, ein TE 21, der bei Henk van der Weiden blieb und der Alvis Healey, der bei Rob van Hoof landete. Da an dem Alvis Healey viel gearbeitet werden musste, übergab Rob diesen Alvis 1988 an Wim Kersten. Wim hat mit Unterbrechungen an der Restaurierung gearbeitet, und die Restaurierung ist weit fortgeschritten, und kurz vor der Fertigstellung. Schade, dass Wim dies nicht mehr erleben kann. Die Familie möchte diesen einzigartigen Alvis weiter fertigstellen und sich nicht von ihm trennen.

Es bleibt mir, seiner Frau Annemiek und seinen Kindern im Namen des AOCN mein Beileid auszusprechen und ihnen Kraft für diesen Verlust zu wünschen.

(Foto pechprijs)

Mit Dank an Marianne van Hoof,

P.S.

Ein Artikel über diesen Alvis Healey, geschrieben von einem unserer Ex-Präsidenten, Paul Heijmans, der ursprünglich für die Clubzeitschrift des Austin Healey Club gedacht war, erschien in der Ausgabe Januar/Februar 2023 von Triangel 132





Internationalen Edelweiß Bergpreis, Rossfeld Berchtesgaden

Andreas und Dagmar Rosien

2024. 65 jaar geleden zag Mini het levenslicht!
Een jubileum dat zeker het viertien waard is, want met zijn design en technologie heeft hij de trend gezet voor generaties van auto's. Waarschijnlijk is er geen andere auto die de "Swinging Sixties" zo goed weergeeft als de Mini.

We besloten onze Mini Cooper S te trakteren op een trip naar Beieren, naar de internationale Edelweiss bergprijs, Rossfeld Berchtesgaden.



We zijn in 2 dagen naar onze bestemming in de Beierse Alpen gereden, uitsluitend over B-wegen. Het is verbazingwekkend wat er allemaal te ontdekken valt ver weg van de snelweg. Het eerste deel van onze reis was helaas erg regenachtig, en bracht ons van Noordrijn-Westfalen via Hessen en Thüringen naar Beieren, waar het weer veel beter was.

We hebben overnacht in het kasteelhotel in Thurnau. Het kasteel is erg groot en heeft delen die dateren uit de 13e tot de 18e eeuw. De grootte wordt verklaard door het feit dat het kasteel 165 jaar lang gezamenlijk bezit was van twee families die voortdurend met elkaar in conflict waren. We sliepen erg goed en veilig in onze gezellige torenkamer met een eigen lift.

Onze tweede etappe voerde ons, met mooi weer, naar Wildmoos, Berchtesgaden, op een steenworp afstand van de Oostenrijkse grens. We hadden een leuk pension geboekt en troffen hier onder andere een Bergpreis deelnemer aan uit Zwitserland. Hij reed met een Lotus Elan en naast de Lotus leek onze Mini heel 'GROOT'.



2024. Vor 65 Jahren erschien der Mini auf der Bildfläche. Ein Jubiläum, welches durchaus gefeiert werden kann, hat er doch mit seinem Design und Technik ganze Generationen von Fahrzeugen inspiriert. Und wohl kein anderes Auto verkörpert den Zeitgeist der „Swinging Sixties“ wie der Mini.

Wir haben uns entschieden unserem Mini Cooper S eine Reise nach Bayern zu schenken, zum internationalen Edelweiß Bergpreis Rossfeld Berchtesgaden.

Zu unserem Ziel in den bayrischen Alpen fahren wir ausschließlich über Landstraßen in 2 Etappen. Erstaunlich was es fernab der Autobahnen so zu entdecken gibt. Unsere 1. Etappe, leider sehr verregnet, führte uns von Nordrhein-Westfalen über Hessen und Thüringen bis nach Bayern, wo uns das Wetter wesentlich besser gesonnen ist.



Wir übernachten im Schlosshotel in Thurnau. Die Schlossburg ist sehr groß und hat Bauabschnitte vom 13. – 18. Jahrhundert. Die Größe erklärt sich aus dem Umstand, dass das Schloss 165 Jahre im gemeinsamen Besitz zweier Familien war, welche im Dauerkonflikt miteinander lagen. In unserem urigen Turmzimmer mit eigenem Liftzugang haben wir sehr gut und sehr sicher genächtigt.

Unsere 2 Etappe führt uns bei sehr gutem sonnigem Wetter bis nach Wildmoos, Berchtesgaden, ein Steinwurf von der österreichischen Grenze entfernt. Wir wohnen in einer charmanten Pension und teilen diese unter anderem mit einem Bergpreis-Teilnehmer aus der Schweiz. Sein Auto ist ein Lotus Elan neben dem unser Mini schon fast erwachsen wirkt.



Voordat het circuit voor de race werd afgesloten, hebben wij op donderdag het traject gereden (in de 1e en 2e versnelling, het is een behoorlijk steile klim). Op de top lag al sneeuw, het zicht was goed en we konden tot ver in Oostenrijk kijken, daarna zijn we afgedaald naar Salzburg.

Bevor die Strecke für das Rennen gesperrt wird, „stürmen“ wir am Donnerstag diese (im 1. und 2. Gang, es geht doch mächtig steil nach oben). Oben liegt schon Schnee und wir sehen bei guter Sicht weit nach Österreich hinein, wohin wir dann talwärts nach Salzburg fahren.



We slenterden heerlijk in de zon, 24°, door de stad en genoten van de atmosfeer. Een ijsje op het terras van Tomaselli hoort erbij en cappuccino en taart bij Café Bazar aan de Salzach maakte het compleet. Zo kunnen we nog wel even doorgaan, 'Tempus Fugit', maar we moesten weer terug naar Wildmoos.

Wir bummeln durch die Stadt und genießen ihr Flair bei Sonne und 24°C. Ein Eis auf der Terrasse von Tomaselli. Ein Cappuccino mit Torte im Café Bazar an der Salzach. Es könnte immer so weiter gehen, aber die Zeit fliegt und wir fahren zurück nach Wildmoos.

Op vrijdag bleven we in Berchtesgaden, waar in de voetgangerszone de presentatie van de individuele deelnemers en hun voertuigen plaatsvond. We hadden al vroeg een mooie plek voor een café gevonden, waar we enkele uren konden genieten van de drukte om ons heen. Ondertussen arriveerden onze vrienden en samen genoten wij van de presentatie van het kleurrijke startveld. Strietzel Stuck was ook van de partij, hij reed dit weekend in een Auto Union 16 Cylinder.

Am Freitag bleiben wir in Berchtesgaden, wo die Vorstellung der einzelnen Teilnehmer mit ihren Fahrzeugen in der Fußgängerzone stattfindet. Wir haben uns frühzeitig einen geschützten Platz vor einem Café gesichert, wo wir für mehrere Stunden den Trubel um uns herum genießen können. Mittlerweile haben sich unsere Freunde eingefunden und zusammen verfolgen wir die Präsentation des bunten Starterfeldes. Strietzel Stuck ist auch eingetroffen, er wird am Wochenende den Auto Union 16 Zylinder pilotieren.



Helaas voorspelde het weerbericht voor zaterdag niet veel goeds, regen en lagere temperaturen. Met dit vooruitzicht werd besloten bij een gezamenlijk diner de inwendige mens versterken....

Zaterdagochtend keerden we terug naar Berchtesgaden. Vanaf het station brachten bussen de deelnemers en toeschouwers naar de paddock op de Rossberg en de start.

Leider verspricht uns der Wetterbericht für Samstag mehr Regen und kühlere Temperaturen, wir trösten uns mit einem gemeinsamen Abend essen in ...

Samstag früh sind wir wieder in Berchtesgaden. Vom Bahnhof aus fahren die Busse alle Teilnehmer und Zuschauer zum Rossberg Fahrerlager und Start.



Van daaruit brachten oldtimerbussen de toeschouwers naar de toeschouwerplaatsen langs de route, naar de finish, weer terug voor de race en tijdens de racepauzes. Een logistiek hoogstandje en respect voor de stuurmanskunst van de buschauffeurs die de hellingen en krappe bochten moesten nemen.

Er waren 3 ritten per dag en na elke rit werden alle voertuigen weer bergaf langs het parcours naar de paddock geleid. Wij waren vooral geïnteresseerd in de vooroorlogse auto's. Naast Riley, Bugatti, Wolsley, Mercedes SSK, Auto Union enz. verschenen er ook twee Alvis Specials aan de start.

Von dort fahren dann große Anzahl unterschiedlicher Oldtimerbusse vor dem Rennen und in den Rennpausen die Zuschauer zu den Zuschauerplätzen entlang der Strecke bis zum Ziel und auch wieder zurück. Eine logistische Meisterleistung und Respekt vor dem Können der Busfahrer die diese Steigungen und engen Kehren meistern.



In totaal meer dan 150 auto's en meer dan 20 motoren. De sfeer was geweldig zowel onder de coureurs als de toeschouwers. Ook belangrijk, de aangeboden catering was erg goed en niet duur, en de broodjes Leberkäs, hete koffie en cake hielpen tegen de kou.



Pro Tag gibt es 3 Läufe, nach jedem Lauf werden alle Fahrzeuge zusammen über die die Strecke bergab zum Fahrerlager zurückgeführt. Unserer Aufmerksamkeit gilt den Vorkriegswagen. Neben Riley, Bugatti, Wolsley, Mercedes SSK, Auto Union usw. sind auch zwei Alvis Specials am Start.

Insgesamt sehen wir 150 Autos und über 20 Motorräder. Tolle Stimmung bei Aktiven und Zuschauern. Auch wichtig, die angebotene Verpflegung ist sehr lecker und günstig, außerdem helfen die Leberkäs-Brötchen, heißer Kaffee und Kuchen gegen die Kälte



De derde en laatste run van de dag was in volle gang, toen het hard begon te regenen en je de indruk kreeg dat er steeds meer water neerdaalde.

De regen hield aan tijdens de terugweg naar de paddock en naar Berchtesgaden. Nat en behoorlijk koud keerden we terug naar ons pension.

Der dritte und letzte Lauf für diesen Tag ist gut unterwegs, da fängt es richtig an zu regnen und man hat den Eindruck dass er mit jedem weiteren Teilnehmer stärker wird.

Der Regen begleitet uns bei der Rückkehr ins Fahrerlager und auch bis nach Berchtesgaden. Etwas nass und recht unterkühlt geht es zurück in unsere Pension.



Het weer op zondag was veel beter, nog steeds fris maar toen de zon te voorschijn kwam en ons verwarmde voelden wij ons meteen een stuk beter.

Er stonden op zondag veel meer toeschouwers langs de route. Iedereen profiteerde van het mooie weer, het parcours was droog en menig coureur presteerde beter dan de dag ervoor.

Der Sonntag präsentiert sich wettertechnisch wesentlich besser, immer noch recht kühl, aber die Sonne zeigt sich und wärmt uns.

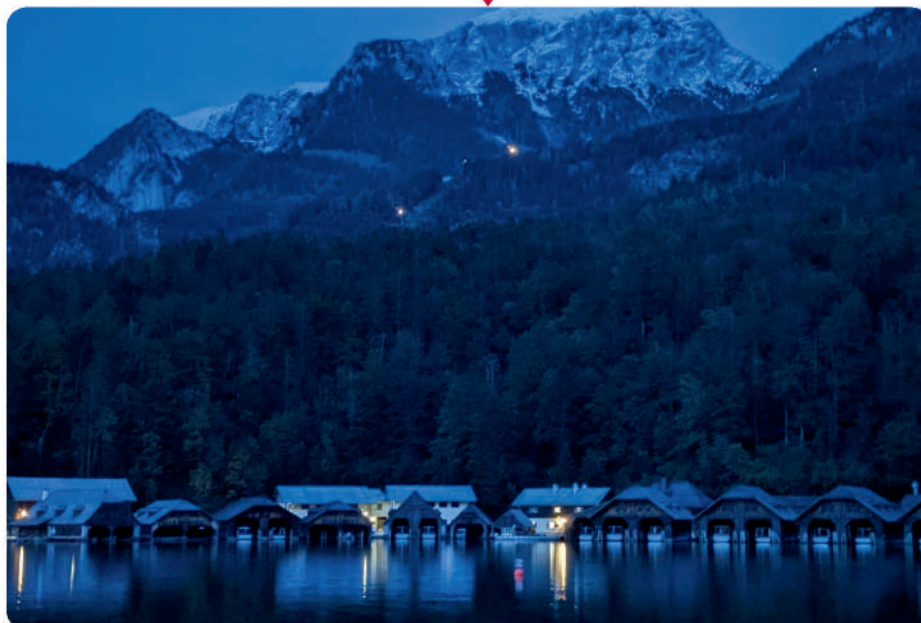
Heute sind wesentlich mehr Zuschauer an der Strecke. Alle profitieren von dem besseren Wetter, die Strecke ist trocken und so mancher Pilot geht beherzter zur Sache als am Vortag.



Wij hebben veel foto's en video's gemaakt, ook voor onze Zwitserse Elan-coureur!

Wir machen viele Fotos und Videos, so auch für unseren Schweizer Elan Fahrer, den wir großzügig damit versorgen!





De dag vloog voorbij, en het werd tijd om afscheid te nemen van 2 dagen unieke motorsport. Met de vintage bus ging het terug naar de paddock en daarna verder naar Berchtesgaden. Later die avond hadden we met onze vrienden afgesproken aan de Königsee voor een goed diner. We kunnen terugblikken op 2 fantastische dagen en een geweldige ervaring.

Op maandagochtend begon onze terugreis. Het was mooi weer en we reden via B-wegen van Beieren naar Kronach. Onze bestemming was de Rosenbergburcht in Kronach. De historie gaat terug tot de 13e eeuw. Het is een van de best bewaarde vestingen in Beieren. In de vesting is een hotel ondergebracht. We hadden een prima kamer en het was mooi om te zien hoe een en ander was opgenomen in de structuur van de vesting.

Toen we 's avonds terugreden van het Italiaanse restaurant in het oude centrum van Kronach naar ons hotel, begon het weer te regenen. De regen zou ons de volgende dag de hele weg vergezellen, wat het laatste stuk van de reis minder aangenaam maakte.

Conclusie: Het was een geweldig evenement in een prachtig landschap en zeker voor herhaling vatbaar. Misschien maken we komende zomer met een cabrio een reis naar naar Beieren? Of herfst 2025 naar de Jochpass Memorial heuvelklim bij Oberstdorf met 100 bochten over 5,5 km? Wie weet!

Der Tag vergeht wie im Flug. Es heißt Abschied nehmen von 2 Tagen Motorsport zum Anfassen. Wir fahren mit den Oldtimer-Bussen zurück zum Fahrerlager und dann zurück nach Berchtesgaden. Später am Abend treffen wir unsere Freunde am Königsee zu einem zünftigen Abendessen. Wir lassen die letzten 2 Tage Revue passieren, und sind uns einig, es war ein tolles Erlebnis.

Am Montagmorgen geht es los, wir machen uns auf den Rückweg. Bei schönem Wetter fahren wir über die Landstraßen Bayerns bis nach Kronach. Unser Ziel ist die Festung Rosenberg in Kronach. Ihre Ursprünge liegen im 13. Jahrhundert. Sie ist eine der am besten erhaltenen Festungen Bayerns. In die Festung integriert ist ein Hotel. Unser Zimmer ist top und zeigt dabei wie geschickt es in die massive Struktur der Festung eingepasst ist.

Abends, auf dem Rückweg vom italienischen Restaurant in der Altstadt von Kronach zur Festung, setzt erneut der Regen ein. Er wird uns am nächsten Tag die ganze Strecke begleiten und somit gestaltet sich die Fahrt auf der letzten Etappe etwas weniger angenehm.

Fazit: Eine tolle Veranstaltung in großartiger Landschaft. Macht definitiv Appetit auf mehr!

Vielleicht eine Reise in den Süden nach Bayern, vielleicht mit einem Cabrio, im nächsten Sommer?

Oder zum Jochpass Memorial Bergrennen in der Nähe von Oberstdorf mit 100 Kurven auf 5,5 km, im nächsten Herbst?





EVENEMENTEN 2025

AOCN

11-13

APRIL

Hare Drive, Helmond
Organisator: Anton en Ellie Brouwers

13

APRIL

ALV, Helmond
Organisator: Bestuur AOCN

16-18

MEI

Fire Flight, Billerbeck (D)
Organisator: Jörn en Ulli Hackländer

13

JULI

Eagle Rally, Hoogerheide
Organisator: BBQ van Loes en Antoine Soffers

26-28

SEPT

Indian Run, Weert
Organisator: Johan en Janske Hulshof

26

OKT

Annual Brunch, centraal in NL
Organisator: Bestuur AOCN

NIET- AOCN

16-19

JAN

Interclassics
MECC Maastricht

10-13

APRIL

Techno Classica
Messe, Essen

15

JUN

Oldtimerdag
Lelystad

20-22

JUN

IAW
Winchester and Bucklers Hard

TE KOOP: VRAAG EN AANBOD

December 2024

Onderdelen Alvis TA21

Hans Noordhoek (2548)

Tel: +31 (0)655773147

E-mail: j.noordhoek@planet.nl

Onderdelen Alvis TD 21 Saloon

2 x bevestigingsbeugels voor benzinetank nieuw € 50,-

Hans van der Meijden (2545)

Tel: 0654634252

E-mail: hansvandermeijden@hetnet.nl

Onderdelen Alvis TD21

6 spaakwielen p.p.st. € 30,-

1 trekhaak (kogelkoppeling) was gemonteerd op TD 21. € 50,-

Reinhart Dortschy (2593)

Tel: +49 5202 73833

E-mail: rdortschy@t-online.de



Alvis TC21 Mulliner Saloon 1954

Anton Brouwers – (2509)

Tel: +31 (0)653217608

E-mail: anton@brouwershelmond.nl



Hans van der Meijden (2545)

Tel: 064634252

E-mail: hansvandermeijden@hetnet.nl



Alvis TA21 Special

Wim Vegter – (2636)

E-mail: wim.vegter@xs4all.nl



Carburateur Alvis 3 ltr

2x Stromberg 175 CD

Peter Schaaf (2640)

Tel: +49 1726763045

E-mail: pter@schaaf.com

Triumph TR3A 1959

Jochen Belzer – (2662)

Tel: +49 (0)211/9655915

E-mail: jochen.belzer@nv-leasing.de



Dieter Schätti biedt zijn auto's te koop aan
zie website voor overige foto's

E-mail: dieter.schaetti@schatti.ch



Günther Pilz lidnr. 2621

<https://sites.google.com/view/oldtimerersatzteile>



CONTRIBUTIE 2025

Geacht clublid, Sehr geehrtes Clubmitglied,

De penningmeester van de AOCN zou graag uw contributie voor het jaar 2025 ontvangen.

Der Schatzmeister des AOCN bittet um Ihren Beitrag für das Jahr 2025

€ 85,00

Bankrekeningnummer, Bankkontonummer

ABNAMROBANK

Alvis Owner Club Nederland

IBAN: NL02 ABNA 0129 9555 82

BIC: ABNANL2A

Betalingskenmerk, Referenz der Zahlung:

Contributie AOCN 2025 + Lidnummer* / Mitgliedsnummer*
Betalen graag voor, Bitte bezahlen Sie vor: **31 januari 2025**

Johan Hulshof – Penningmeester – Schatzmeister
penningmeester@alvisocn.com

*Het 4 cijferig lidnummer is te vinden op de ledenlijst en op het adreslabel van de Triangel.

*Die 4-stellige Mitgliedsnummer ist auf der Mitgliederliste und auf dem Adresslabel des Triangel zu finden.





Indien onbestelbaar retour: A. Hillebrand 1015 GB 33h

Port Betaald

