

# TRIANGEL

*Power with beauty*

*Speed with grace*

JUNI 2026

NUMMER 142



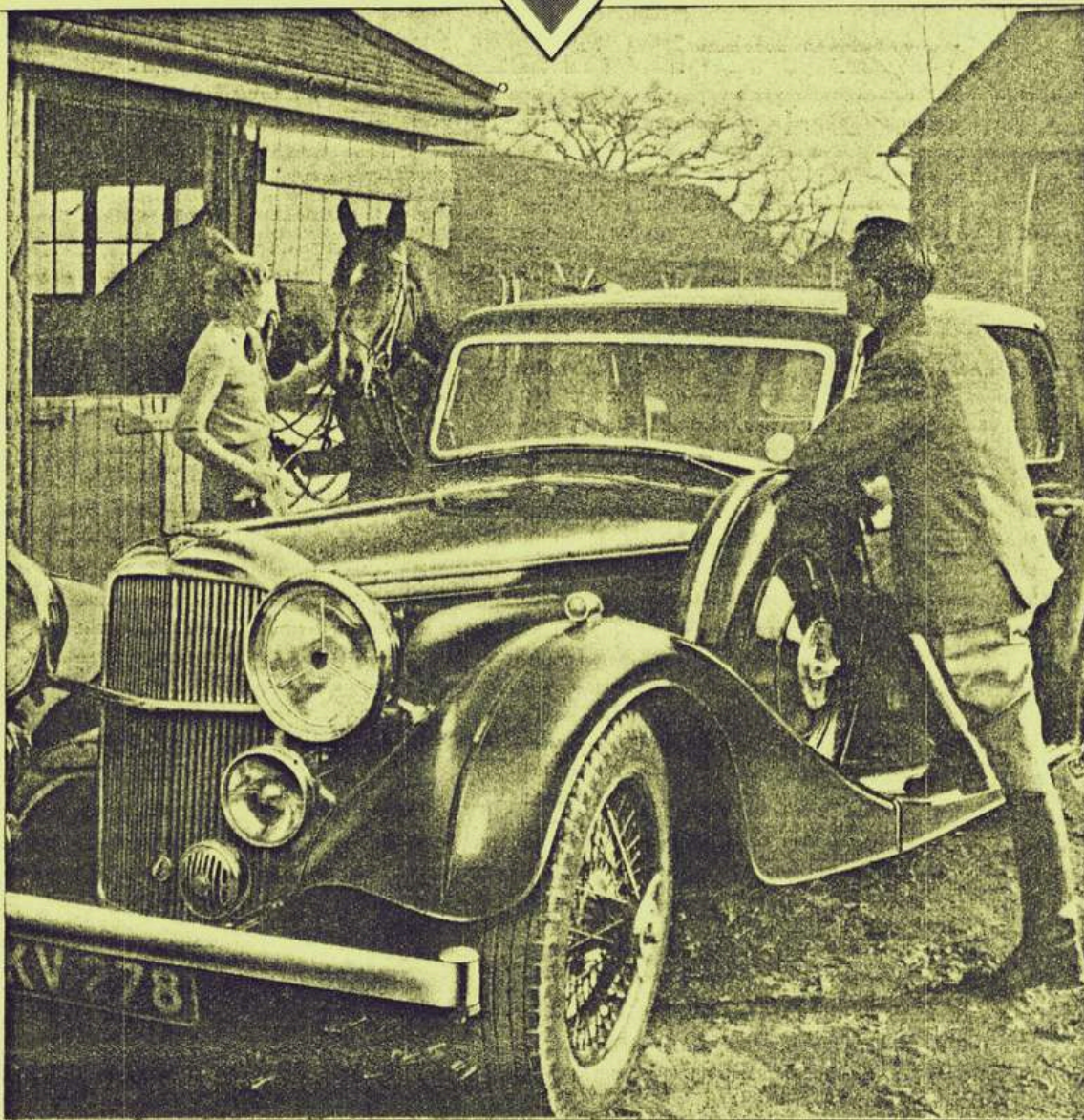
## TRIANGEL



## ALVIS

NIEUWSBRIEF  
VAN DE  
ALVIS OWNER CLUB  
NEDERLAND

APRIL '88  
NR. 14





## 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 1577 3831561  
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: Peter Schaaf  
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 15-09-2026

*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 geplubiceerd 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.*

<b>3</b>	<b>Chairman's Column</b>
<b>4</b>	<b>Ter nagedachtenis aan Jan Maarten ten Bos</b> <i>Anton Brouwers</i>
<b>6</b>	<b>Hare Drive Friesland</b> <i>Loes Soffers</i>
<b>10</b>	<b>Verslag Hare Drive 2026</b> <i>Joran en Agnes van Nimwegen</i>
<b>14</b>	<b>Voorjaarsmeeting in Zuid Beveland (1988)</b> <i>Lutz Burchard</i>
<b>17</b>	<b>Geen Alvis maar een Avis</b> <i>Dorian Rätzke</i>
<b>22</b>	<b>Beaulieu spring autojumble 2026</b> <i>André Hillebrand</i>
<b>29</b>	<b>Via Hellenica-De rally van de Goden</b> <i>Anton Brouwers</i>
<b>32</b>	<b>Fotoreportage van mijn voertuigen vanaf 1964 (vervolg)</b> <i>Anton Brouwers</i>
<b>33</b>	<b>Test match</b> <i>Bron: Thoroughbred &amp; Classic Cars- mei 1992</i>
<b>42</b>	<b>Kalender 2026</b>
<b>43</b>	<b>Te Koop</b>

Foto voorkant: Triangel nr. 14 - april 1988

Foto achterkant: TB 21 van Paul van der Velde bij Woudagemaal te Lemmer.

Inloggen leden website: Triangel2026



Anton Brouwers

## Chairman's Column



Na de nieuwsbrief, verzonden in maart dit jaar is dit de eerste Triangel van 2026. In het begin van het jaar is er niet veel materiaal om het blad te vullen. Er zijn geen ritten en dit jaar is de ALV naar mei opgeschoven. Links en rechts is er een oldtimerbeurs geweest maar ook het enthousiasme om een beurs te bezoeken en daar een verslag van te maken schijnt niet meer aanwezig te zijn. Waar dat aan ligt? Hebben we het te druk of is het toch de leeftijd die ons parten speelt. Als redacteur merk je dat het aanbod van kopij steeds vaker van een paar trouwe lezers/schrijvers en actieve leden komt. Dit fenomeen zie je ook terug bij deelname aan evenementen. Steeds dezelfde, wat oudere, gezichten en af en toe een deelnemer die je niet zo vaak ziet. Meestal zijn de deelnemers de 60 (70) reeds gepasseerd. Verfrissend is het wanneer Johan en Janske, midden veertigers, met hun 3 kinderen aanwezig zijn. Leonoor, hun oudste dochter van 15 jaar en reeds in het bezit van een Alvis TC21 is een volwaardig lid van de Alvisgemeenschap en fungeert al jaren als mijn assistente bij het huldigen van leden die iets voor de club hebben georganiseerd.

De ALV is inmiddels gepasseerd en de notulen en het verslag van de vergadering zijn verstuurd. Een belangrijk onderwerp tijdens de ALV was het toekomstperspectief van onze club. Het verstuurd verslag draagt opties aan voor de toekomst. Het evenementenjaar is geopend met de Hare Drive in Friesland. In deze Triangel doen Joran en Agnes van Nimwegen en Loes Soffers verslag van dit mooie zonnige weekend.

Wim Morrenhof verzorgt de Eagle Rally en Jean en Ine Stijns organiseren een mid-week in zuid-limburg. Het Annual Dinner in oktober in Bonn-Bad Godesberg is, zoals vorig jaar een initiatief van Uwe en Martina Brogsitter. Ook de uitnodiging voor dit evenement hebben jullie ontvangen. Dit jaar is er weer een gevarieerd aanbod aan AOCN evenementen en daarnaast is er natuurlijk ook internationaal nog het nodige te beleven zoals het IAW in Engeland en Crossing Borders in Duitsland.

De voorpagina van Triangel 14 uit 1988 siert nu de voorpagina van dit exemplaar. Het verslag van de 'Voorjaarsmeeting in ZuidBeveland' uit Triangel 15 is in deze uitgave terug te vinden als tegenhanger van de 'Hare Drive'. Leuk om eens te lezen hoe de beleving bijna 40 jaar geleden was. In die tijd kregen ritten nog geen Mascotte naam. Deze naamgeving is pas begin jaren 2000 aan het creatieve brein van André ontsproten. Opmerkelijk is de verklaring waarom het evenement maar een beperkt aantal deelnemers had, citaat: 'Helaas waren er veel Alvis-vrienden verhinderd om naar deze meeting te komen en de belangrijkste reden is waarschijnlijk dat de meeting op zaterdag werd gehouden die voor velen nog als een werkdag geldt'. Mijn conclusie is dat de leeftijd van veel van de toenmalige leden daarom onder 65 jaar moet zijn geweest.

Genoeg geschreven. Misschien treffen wij elkaar in Grubbenvorst, Epen of in Bad Godesberg of op een andere lokatie. Ik wens jullie een mooie en zonnige zomer.

Met een hartelijk groet van jullie voorzitter,



Nach dem Newsletter, der im März dieses Jahres verschickt wurde, ist dies das erste „Triangel“ des Jahres 2026. Zu Beginn des Jahres gibt es nicht viel Material, um das Blatt zu füllen. Es finden keine Ausfahrten statt, und in diesem Jahr wurde die Mitgliederversammlung auf Mai verschoben. Hier und da gab es zwar eine Oldtimerbörse, doch offenbar ist auch die Begeisterung, eine Börse zu besuchen und darüber einen Bericht zu schreiben, nicht mehr so vorhanden. Woran liegt das? Sind wir zu beschäftigt oder spielt uns doch das Alter einen Streich? Als Redakteur merkt man, dass die Beiträge immer häufiger von einigen treuen Lesern/Autoren und aktiven Mitgliedern kommen. Dieses Phänomen zeigt sich auch bei der Teilnahme an Veranstaltungen: immer dieselben, etwas älteren Gesichter und gelegentlich ein Teilnehmer, den man nicht so oft sieht. Meistens haben die Teilnehmer die 60 (oder 70) bereits überschritten. Erfrischend ist es, wenn Johan und Janske, beide Mitte vierzig, mit ihren drei Kindern anwesend sind. Leonoor, ihre älteste Tochter von 15 Jahren und bereits Besitzerin eines Alvis TC21, ist ein vollwertiges Mitglied der Alvis-Gemeinschaft und fungiert seit Jahren als meine Assistentin bei der Ehrung von Mitgliedern, die etwas für den Club organisiert haben. Die Mitgliederversammlung liegt inzwischen hinter uns, und das Protokoll sowie der Bericht der Versammlung wurden verschickt. Ein wichtiges Thema während der Mitgliederversammlung war die Zukunftsperspektive unseres Clubs. Der versandte Bericht zeigt verschiedene Optionen für die Zukunft auf. Das Veranstaltungsjahr wurde mit dem Hare Drive in Friesland eröffnet. In diesem „Triangel“ berichten Joran und Agnes van Nimwegen sowie Loes Soffers über dieses schöne sonnige Wochenende. Wim Morrenhof organisiert die Eagle Rally, und Jean und Ine Stijns veranstalten eine Midweek in Südlimburg. Das Annual Dinner im Oktober in Bonn-Bad Godesberg ist – wie schon im vergangenen Jahr – eine Initiative von Uwe und Martina Brogsitter. Auch die Einladung zu dieser Veranstaltung habt ihr bereits erhalten. In diesem Jahr gibt es wieder ein abwechslungsreiches Angebot an AOCN-Veranstaltungen, und darüber hinaus gibt es natürlich auch international einiges zu erleben, wie das IAW in England und Crossing Borders in Deutschland. Die Titelseite des „Triangel“ 14 aus dem Jahr 1988 schmückt nun die Vorderseite dieser Ausgabe. Der Bericht über das 'Voorjaarsmeeting in ZuidBeveland' aus „Triangel“ 15 ist in dieser Ausgabe als Gegenstück zur „Hare Drive“ wiederzufinden. Es ist interessant zu lesen, wie das Erleben vor fast 40 Jahren war. Damals hatten die Ausfahrten noch keine „Maskottchen“-Namen. Diese Namensgebung entsprang erst Anfang der 2000er Jahre dem kreativen Geist von André. Bemerkenswert ist zu lesen, dass die Veranstaltung nur eine begrenzte Teilnehmerzahl hatte, und als Grund wird angegeben, Zitat: „Leider waren viele Alvis-Freunde verhindert, zu diesem Treffen zu kommen, und der wichtigste Grund ist wahrscheinlich, dass das Treffen an einem Samstag stattfand, der für viele noch als Arbeitstag galt.“ Daraus schließe ich, dass viele der damaligen Mitglieder daher jünger als 65 Jahre gewesen sein müssen. Genug geschrieben. Vielleicht treffen wir uns in Grubbenvorst, Epen oder in Bad Godesberg oder an einem anderen Ort. Ich wünsche euch einen schönen und sonnigen Sommer.

Mit herzlichen Grüßen von eurem Vorsitzenden,

## Ter nagedachtenis aan Jan Maarten ten Bos



Mijn eerste contact met Jan Maarten en Caroline dateert van april 2007 tijdens een rit. Jan Maarten had juist zijn autootje, de Alvis TC21/100 DHC Grey Lady gekocht en had zich ook direct aangemeld als lid van de AOCN. De Hare Drive in april 2007 werd door Ellie en mij georganiseerd met als vertrekpunt van der Valk in Cuijk en daarna een rit door noord-limburg, een stukje Duitsland en oost Brabant. Tijdens mijn briefing heb ik beide de stuipen op het lijf gejaagd door hen te verwelkomen als nieuwe leden en daaraan als voorwaarde te koppelen dat nieuwe leden de eerst volgende rit moesten organiseren. Een lichte paniek werd bij beide waargenomen, waarna ik hen snel van hun angst heb verlost door kenbaar te maken dat het een grap was.

Jan Maarten ontpopte zich als een waardevol lid van de AOCN. Apetrots op zijn autotoetje en niet gehinderd door enige technische kennis toerde hij er lustig op los en was bij bijna elk evenement aanwezig. Ook in tijden van nood kon je op Jan Maarten rekenen. Na een bestuurscrisis accepteerde hij in 2009 de taak van penningmeester. Samen met André en Christo werd een nieuwe start gemaakt.

In 2010 mocht ik samen met Jan Maarten en André het bestuur gaan vormen en als trio hebben wij deze taak jarenlang na ieders tevredenheid, tenminste van ons drieën, mogen uitvoeren.

In 2016 vond Jan Maarten dat hij te oud werd voor een bestuurstaak, dus moest er een vervanger worden gezocht. Toen deze zich in 2020 terugtrok werd Jan Maarten weer benaderd en hij was gelukkig bereid de taak van interim op zich te nemen.

En dan, in september 2021 verkoopt hij zijn geliefde 'autotoetje' dit kwam voor ons als een volkomen verrassing. Dit veranderde echter niets aan zijn toewijding en betrokkenheid bij de AOCN. In 2022 werd een nieuwe penningmeester gevonden en Jan Maarten trad terug.

Jan Maarten was ook actief als schrijver voor ons clubblad 'Triangel'. De coachbuilders die een carrosserie voor Alvis hebben gebouwd werden door hem uitgebreid beschreven. In het boek 100 jaar Alvis, uitgegeven in 2019, zijn de door hem geschreven artikelen gebundeld.

De Alvis heeft bij Jan Maarten heel veel kilometers gemaakt, niet alleen tijdens evenementen van de AOCN maar ook tijdens de vele Crossing Borders ritten waaraan werd deelgenomen. En niet te vergeten de FIVA World tour in Zwitserland in 2015. Samen met zijn broer Freek werd Zwitserland doorkruist. Na afloop van dit prachtige evenement stapten de heren ten Bos in hun Alvis en reden in een ruk terug naar Wassenaar! Een hele prestatie voor een bejaarde auto met twee heren op leeftijd.

Ja, rijden in zijn Alvis was zijn lust en leven. Hij kwam vaak 'even' naar Helmond om bij te kletsen, een broodje zalm te eten en een glas wijn te drinken. Gewoon heel spontaan. Hij kon ook heel boos worden wanneer zijn 'autotoetje' dienst weigerde.

Mein erster Kontakt mit Jan Maarten und Caroline datiert vom April 2007 während einer Ausfahrt. Jan Maarten hatte gerade sein Auto, den Alvis TC21/100 DHC „Grey Lady“, gekauft und sich auch sofort als Mitglied des AOCN angemeldet. Der Hare Drive im April 2007 wurde von Ellie und mir organisiert, das Startpunkt war das Hotel van der Valk in Cuijk und anschließend eine Fahrt durch Nord-Limburg, ein Stück Deutschland und Ostbrabant. Während meiner Einweisung habe ich beiden einen ordentlichen Schrecken eingejagt, indem ich sie als neue Mitglieder begrüßte und daran die Bedingung knüpfte, dass neue Mitglieder die nächste Ausfahrt organisieren müssten. Bei beiden war ein leichter Anflug von Panik zu beobachten, woraufhin ich sie schnell von ihrer Angst erlöste, indem ich klarstellte, dass es sich nur um einen Scherz handelte.

Jan Maarten entwickelte sich zu einem wertvollen Mitglied des AOCN. Sehr stolz auf sein „Autotoetje“ und völlig ungehindert durch technische Kenntnisse, tourte er begeistert umher und war bei nahezu jeder Veranstaltung dabei. Auch in Zeiten der Not konnte man sich auf Jan Maarten verlassen. Nach einer Vorstandskrise übernahm er 2009 das Amt des Schatzmeisters. Gemeinsam mit André und Christo wurde ein Neuanfang gemacht. Im Jahr 2010 durfte ich zusammen mit Jan Maarten und André den Vorstand bilden, und als Trio haben wir diese Aufgabe viele Jahre lang zumindest zu unserer eigenen Zufriedenheit erfüllt.

Im Jahr 2016 war Jan Maarten der Meinung, er werde zu alt für eine Vorstandstätigkeit, sodass ein Nachfolger gesucht werden musste. Als dieser sich 2020 zurückzog, wurde Jan Maarten erneut angesprochen, und glücklicherweise war er bereit, die Aufgabe interimsmäßig wieder zu übernehmen.

Und dann, im September 2021, verkaufte er sein geliebtes „Autotoetje“ für uns eine völlige Überraschung. Dies änderte jedoch nichts an seiner Hingabe und seinem Engagement für den AOCN. 2022 wurde ein neuer Schatzmeister gefunden, und Jan Maarten trat zurück.

Jan Maarten war auch als Autor für unser Clubmagazin „Triangel“ aktiv. Die Karosseriebauer, die Karosserien für Alvis gefertigt haben, wurden von ihm ausführlich beschrieben. In dem 2019 erschienenen Buch „100 Jahre Alvis“ sind die von ihm verfassten Artikel gebündelt veröffentlicht.

Der Alvis hat bei Jan Maarten sehr viele Kilometer zurückgelegt, nicht nur bei Veranstaltungen des AOCN, sondern auch bei den zahlreichen „Crossing Borders“-Fahrten, an denen er teilnahm. Nicht zu vergessen die FIVA World Tour in der Schweiz im Jahr 2015. Gemeinsam mit seinem Bruder Freek durchquerte er die Schweiz. Nach Abschluss dieser wunderbaren Veranstaltung stiegen die Herren ten Bos in ihren Alvis und fuhren in einem Zug zurück nach Wassenaar! Eine beachtliche Leistung für ein betagtes Auto mit zwei Herren im fortgeschrittenen Alter.

Ja, das Fahren in seinem Alvis war seine große Leidenschaft. Er kam oft „mal eben“ nach Helmond, um sich auszutauschen, ein Lachsbrötchen zu essen und ein Glas Wein zu trinken ganz spontan. Er konnte aber auch sehr wütend werden, wenn sein „Autotoetje“ den Dienst verweigerte



Tijdens een evenement in Helmond en na een overnachting stonden wij alle klaar voor een rit, echter de auto van Jan Maarten wilde niet starten. Er was geen tijd om uitgebreid onderzoek te doen en Jan Maarten moest, met veel gemopper, bij iemand anders instappen. Bij terugkomst in het hotel probeerde hij zijn auto te starten en voorwaar alles functioneerde weer naar behoren. Met schaamrood op de kaken moest hij bekennen dat hij 's ochtends vergeten had de massaschakelaar te activeren. Ja, zo eerlijk was hij ook.

Ik heb eens aan hem gevraagd hoe hij bij het merk Alvis terecht is gekomen, een automerk dat bij het grote publiek niet bekend is. Dat bleek puur toeval, hij was gecharmeerd en op zoek naar een Morgan en zag toen 'zijn Alvis' en was verkocht. De Alvis paste bij Jan Maarten en Jan Maarten bij de Alvis. Er is niet veel bekend over het autoverleden van Jan Maarten, hij heeft ooit verteld dat hij in de jaren 70 een Triumph TR? heeft gehad.

Op de vele foto's die tijdens bijeenkomsten van de AOCN zijn gemaakt is zijn voorliefde voor IJs duidelijk waar te nemen. Jan Maarten stond ook bekend om zijn kroket bij de lunch en voor het trakteren op bitterballen bij de borrel. Ook die gaan we missen.

De laatste jaren werd het voor hem steeds moeilijker om aan weekenden deel te nemen of langere tijd van huis te zijn, zijn zorg voor Caroline liet dat niet toe.

Een aimabel mens, een toegewijd lid en een goede vriend is van ons heengegaan wij zullen hem zeker missen en nog vaak aan hem denken.

Dat we zo snel afscheid van hem moeten nemen had niemand van ons verwacht.

Während einer Veranstaltung in Helmond und nach einer Übernachtung standen wir alle bereit für die Ausfahrt, doch Jan Maartens Auto wollte nicht anspringen.

Es blieb keine Zeit für eine ausführliche Untersuchung, und Jan Maarten musste unter lautem Murren bei jemand anderem mitfahren. Bei der Rückkehr ins Hotel versuchte er erneut, sein Auto zu starten, und siehe da: alles funktionierte wieder einwandfrei. Mit hochrotem Kopf musste er gestehen, dass er am Morgen vergessen hatte, den Hauptschalter zu betätigen. Ja, so ehrlich war er auch.

Ich habe ihn einmal gefragt, wie er zum Automobilhersteller Alvis gekommen sei, einer Marke, die der breiten Öffentlichkeit kaum bekannt ist. Es stellte sich heraus, dass es reiner Zufall war: Er war auf der Suche nach einem Morgan, sah dann „seinen Alvis“ und war sofort begeistert. Der Alvis passte zu Jan Maarten, und Jan Maarten passte zum Alvis. Über das frühere Autoleben von Jan Maarten ist nicht viel bekannt; er erzählte einmal, dass er in den 1970er-Jahren einen Triumph TR? besessen hatte.

Auf den vielen Fotos, die bei AOCN-Treffen aufgenommen wurden, ist seine Vorliebe für Eis deutlich zu erkennen. Jan Maarten war auch bekannt für seine Krokette zum Mittagessen und dafür, dass er bei einem Umtrunk Bitterballen spendierte. Auch das werden wir vermissen.

In den letzten Jahren wurde es für ihn zunehmend schwieriger, an Wochenenden teilzunehmen oder längere Zeit von zu Hause weg zu sein; seine Sorge um Caroline ließ dies nicht zu. Ein liebenswerter Mensch, ein engagiertes Mitglied und ein guter Freund ist von uns gegangen. Wir werden ihn sehr vermissen und oft an ihn denken. Dass wir so schnell Abschied von ihm nehmen mussten, hat keiner von uns erwartet.



Loes Soffers

## Vrijdag 24 april.

Wij vertrokken om 11 uur met de Alvis richting Friesland. We hadden de Alvis net terug van de garage waar hij een groot onderhoud had gehad, Na zo'n 50 km gereden te hebben begon de auto een raar geluid te maken, net of er kiezelsteentjes in zaten. Antoine dacht dat de rem vastzat, gelukkig zaten we net voor een afrit. Antoine wist de auto op de afrit in de berm te parkeren. Daar hebben we de hulpdienst van de verzekering gebeld, die kwam vrij snel. De auto werd opgeladen, wij zijn ingestapt en op naar de garage. De man van de sleep had een taxi gebeld, dat zit in de service. Na een half uur wachten was de taxi er nog niet, de garage deed ook niet aan leenauto's, we waren aan het overleggen toen er een echtpaar binnen kwam, die alles meekreeg en ons aanbood om ons naar huis te brengen, super lief!

Tegen 14 uur waren we weer thuis, terug bij af! Snel iets uit de koelkast gepakt en weer weg, nu met de Volvo. Qua drukte viel het in eerste instantie mee, tot we bij Hooipolder kwamen, dit knooppunt zijn ze grondig aan het verbouwen om een betere doorstroming te krijgen, dus van alle kanten file, waar we erg lang instonden! Tegen 18 uur waren we op de plaats van bestemming, koffer op de kamer en naar de bar waar iedereen aanwezig was. Het is altijd super leuk om iedereen weer te zien. Al moeten we Jan-Maarten missen! Anton vertelde dat Jan-Maarten voor zijn overlijden een geldbedrag had overgemaakt om bij ieder weekend te trakteren op bitterballen, zo gul van hem en een mooie herinnering, zo is hij er altijd een beetje bij! Maar missen zullen we hem zeker! Het diner bestond o.a. uit varkenswangen, ik had er wel van gehoord, maar bij de voorstelling van een varken wroetend in de grond, verging mij de lust om eens varkenswangen te eten, tot nu toe, ik moet eerlijk zeggen, het was erg lekker. Zo zie je maar weer, eerst proeven en dan oordelen! Hahaha!

Zaterdagmorgen na een heerlijke ontbijt hadden we de briefing om 9.15 op de parkeerplaats. De zon scheen gelukkig, maar het was nog erg koud! Onderweg hebben we veel verschillende landschappen gezien, heel veel water natuurlijk want Friesland is echt een watergebied, waar veel, vooral Duitse toeristen komen om te varen. Veel mooie huizen met prachtige voorgevels. De boerderijen bestaan vaak uit kop-romp, de stelpboerderij. Het is goed te zien aan de daken wat het woonhuis is en wat de schuur. De schuur heeft een rood pannendak en het woonhuis zwarte meestal glimmende pannen. Veel van deze boerderijen zijn verbouwd tot een groot huis. Ik heb ook nog een paar dwarshuis-boerderijen gezien waarbij het woonhuis dwars voor de schuur geplaatst is. Veel vogels gezien, natuurlijk veel ganzen en zwanen, maar ook een ooievaar! Voor de lunch zijn we in Leeuwarden naar het, 't Andere museum, geweest. Heel apart en heel vol, met van alles en nog wat! Het is gevestigd in een oud pakhuis, met de naam van 'Oldtimer tot Kant'. We kregen eerst koffie met oranjekoek, waarvan iedere bakker zijn eigen recept heeft. Er werd verteld over de hobby's van het echtpaar en toen mochten we rondkijken! De hobby's van een echtpaar is hier bijeen gebracht, hij de oldtimers, radio's, modeltreinen, Meccano en nog veel meer!

## Freitag, 24. April.

Wir sind um 11 Uhr mit dem Alvis Richtung Friesland aufgebrochen. Wir hatten den Alvis gerade aus der Werkstatt zurück, wo er eine große Wartung bekommen hatte. Nach etwa 50 km begann das Auto ein seltsames Geräusch zu machen, als ob Kieselsteine darin wären. Antoine dachte, dass die Bremse festsaß. Zum Glück waren wir gerade vor einer Ausfahrt. Antoine schaffte es, das Auto auf der Ausfahrt im Seitenstreifen zu parken. Dort haben wir den Pannendienst der Versicherung angerufen, der ziemlich schnell kam. Das Auto wurde aufgeladen, wir sind eingestiegen und ab zur Werkstatt. Der Fahrer des Abschleppwagens hatte ein Taxi gerufen, das gehört zum Service. Nach einer halben Stunde Warten war das Taxi immer noch nicht da, und die Werkstatt hatte auch keine Leihwagen. Wir überlegten gerade, als ein Ehepaar hereinkam, das alles mitbekommen hatte und uns anbot, uns nach Hause zu bringen, sehr nett!

Gegen 14 Uhr waren wir wieder zu Hause, zurück auf Anfang! Schnell etwas aus dem Kühlschrank geholt und wieder los, diesmal mit dem Volvo. Vom Verkehr her ging es zunächst, bis wir bei Hooipolder ankamen. Diesen Verkehrsknoten bauen sie gründlich um, um den Verkehrsfluss zu verbessern, deshalb gab es von allen Seiten Stau, in dem wir lange standen! Gegen 18 Uhr waren wir am Zielort, Koffer aufs Zimmer und dann in die Bar, wo schon alle anwesend waren. Es ist immer super schön, alle wiederzusehen. Auch wenn wir Jan-Maarten vermissen müssen! Anton erzählte, dass Jan-Maarten vor seinem Tod einen Geldbetrag überwiesen hatte, damit bei jedem Wochenende Bitterballen spendiert werden können so großzügig von ihm und eine schöne Erinnerung, so ist er immer ein bisschen dabei! Aber vermissen werden wir ihn auf jeden Fall! Das Abendessen bestand unter anderem aus Schweinebäckchen. Ich hatte zwar schon davon gehört, aber bei der Vorstellung eines Schweins, das im Boden wühlt, verging mir bisher die Lust, einmal Schweinebäckchen zu essen. Bis jetzt, ich muss ehrlich sagen, es war sehr lecker. Da sieht man wieder: erst probieren, dann urteilen! Hahaha!

Samstagmorgen hatten wir nach einem herrlichen Frühstück um 9.15 Uhr die Briefing auf dem Parkplatz. Die Sonne schien glücklicherweise, aber es war noch sehr kalt! Unterwegs haben wir viele verschiedene Landschaften gesehen, natürlich sehr viel Wasser, denn Friesland ist wirklich ein Wassergebiet, in das viele, vor allem deutsche Touristen kommen, um Boot zu fahren. Viele schöne Häuser mit prächtigen Fassaden. Die Bauernhöfe bestehen oft aus sogenannten Kopf-Rumpf-Häusern, den Stolpboerderijen. An den Dächern kann man gut erkennen, was Wohnhaus und was Scheune ist. Die Scheune hat ein rotes Ziegeldach und das Wohnhaus schwarze, meist glänzende Ziegel. Viele dieser Höfe wurden zu großen Wohnhäusern umgebaut. Ich habe auch noch ein paar Querhaus-Bauernhöfe gesehen, bei denen das Wohnhaus quer vor die Scheune gebaut ist. Viele Vögel gesehen, natürlich viele Gänse und Schwäne, aber auch einen Storch! Vor dem Mittagessen waren wir in Leeuwarden im „t Andere Museum“. Sehr besonders und sehr vollgestellt, mit allem Möglichen! Es befindet sich in einem alten Lagerhaus mit dem Namen „Von Oldtimer bis Spitze“. Zuerst bekamen wir Kaffee mit Oranjekoek, von dem jeder Bäcker sein eigenes Rezept hat. Es wurde über die Hobbys des Ehepaares erzählt, und dann durften wir uns umsehen! Die Hobbys des Ehepaares sind hier zusammengebracht: er die Oldtimer, Radios, Modelleisenbahnen, Meccano und noch viel mehr.

Zij op de bovenverdieping van alles wat met kantklos te maken heeft, ze gaf ook een demonstratie, omdat ik haar verteld had dat ik ook geklost had verontschuldigde ze zich omdat ze maar wat aanrommelde, ze haalde dat later weer uit, Er was ook een prachtig poppenhuis ingericht, veel kant die je ook kon kopen enz. Ik vertelde haar wie mijn vroegere lerares was geweest, bleek ze haar ook te kennen, die lerares was van Oldenzaal naar Friesland verhuisd, vandaar! De wereld is klein! Maar het is een raadsel hoe men al die oldtimers in dat pakhuis hebben gekregen!

Na alles bewonderd te hebben weer onderweg naar de lunchplek en weer heerlijk gegeten! Na de lunch de route vervolgen, de straat en plaatsnamen zijn niet uit te spreken, we zitten echt in het buitenland, grinnik! Weer terug in het hotel en na het borrelen, wat altijd super gezellig is en fijn bijkletsen met iedereen, stonden ineens Hans en Frederike bij de receptie te informeren of ze mee konden eten.

Ze hadden zich aangemeld voor het weekend, maar moesten weer afzeggen omdat Hans zich ziek voelde. Later op de dag ging het weer beter, dus besloten ze te komen dineren, na het diner direct naar huis, om voor het donker weer thuis te zijn! Dat verliep anders dan gepland, ik hoorde later dat hun auto het begeven had, ANWB gebeld, dat duurde even, uiteindelijk waren ze om middernacht pas thuis! Jammer van deze afloop, maar vind het knap van Frederique dat ze het aandurfde om te komen!

Zondagmorgen na de briefing weer onderweg voor de laatste rit. Nu hebben ze in Friesland veel koeien, hun eigen zwart en roodbonten, maar we zagen in een weiland ook nog een ander soort, nl kunststof koeien, levensecht! Was grappig om te zien! Koffiedrinken hebben we gedaan bij badmeester Keimpe, we zaten heerlijk bij het water! Zoiets kun je lang vol houden! Hierna weer door een mooi landschap verder gereden, met prachtige beukenlanen, weilanden die geel zagen van de paardenbloemen bossen enz. Verder kwamen we onderweg koeien tegen die over en langs de weg liepen, denk maar niet dat ze aan de kant gingen, zij beslisten wanneer ze opzij gingen, zo leuk! Ze waren erg mager, dat lag niet aan het voer of zo, maar aan het feit dat het melkkoeien waren en geen vleeskoeien.

Geluncht bij de Beachclub Lemmer, daar was het erg druk, maar er was binnen voor ons gereserveerd, dus was er plaats! Na de lunch was het voor ons tijd om naar huis te gaan, de drukte viel mee en waren om 17.15 thuis!

Tot de volgende keer!



Tjaarda Oranjewoud



Sie hatte im Obergeschoss alles, was mit Klöppeln zu tun hat. Sie gab auch eine Vorführung. Weil ich ihr erzählt hatte, dass ich auch geklöppelt habe, entschuldigte sie sich, weil sie nur ein bisschen herum probierte das machte sie später wieder rückgängig. Es gab auch ein wunderschön eingerichtetes Puppenhaus, viel Spitze, die man auch kaufen konnte usw. Ich erzählte ihr, wer früher meine Lehrerin gewesen war. Es stellte sich heraus, dass sie sie auch kannte. Diese Lehrerin war von Oldenzaal nach Friesland gezogen daher! Die Welt ist klein! Aber es bleibt ein Rätsel, wie man all diese Oldtimer in das Lagerhaus bekommen hat!

Nachdem wir alles bewundert hatten, ging es wieder weiter zum Mittagslokal, wo wir erneut herrlich gegessen haben! Nach dem Mittagessen setzten wir die Route fort. Die Straßen- und Ortsnamen sind unaussprechlich wir sind wirklich im Ausland, hihi! Wieder zurück im Hotel, und nach dem Umtrunk, der immer super gemütlich ist und bei dem man schön mit allen plaudern kann, standen plötzlich Hans und Frederike an der Rezeption und fragten, ob sie mitessen könnten.

Sie hatten sich für das Wochenende angemeldet, mussten aber wieder absagen, weil Hans sich krank fühlte. Später am Tag ging es ihm besser, also beschlossen sie, zum Abendessen zu kommen und danach direkt wieder nach Hause zu fahren, um noch vor Einbruch der Dunkelheit daheim zu sein. Das lief anders als geplant: Später hörte ich, dass ihr Auto liegen geblieben war. Der Pannendienst wurde gerufen, das dauerte eine Weile, und schließlich waren sie erst um Mitternacht zu Hause! Schade über diesen Ausgang, aber ich finde es toll von Frederique, dass sie sich getraut hat zu kommen!

Sonntagmorgen ging es nach dem Briefing wieder los zur letzten Fahrt.

Nun gibt es in Friesland viele Kühe, ihre eigenen schwarz- und rotbunten, aber wir sahen auf einer Wiese noch eine andere Sorte, nämlich Kunststoffkühe täuschend echt! Das war lustig zu sehen!

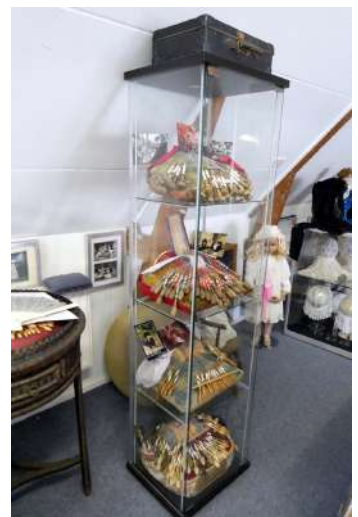
Kaffee getrunken haben wir bei Bademeister Keimpe, wir saßen herrlich am Wasser! So etwas könnte man lange aushalten! Danach ging es weiter durch eine schöne Landschaft mit prächtigen Buchenalleen, Wiesen, die gelb von Löwenzahn waren, Wäldern usw.

Unterwegs begegneten uns Kühe, die über und entlang der Straße liefen. Glaubt bloß nicht, dass sie zur Seite gingen sie entschieden selbst, wann sie Platz machten. So schön! Sie waren sehr mager, das lag nicht am Futter oder so, sondern daran, dass es Milchkühe und keine Fleischkühe waren. Zu Mittag gegessen haben wir im Beachclub Lemmer. Dort war es sehr voll, aber drinnen war für uns reserviert, also gab es Platz! Nach dem Mittagessen war es für uns Zeit, nach Hause zu fahren. Der Verkehr hielt sich in Grenzen, und um 17.15 Uhr waren wir zu Hause!

Bis zum nächsten Mal!



't Andere museum





Groote Wielen



Witte Huis





Badmeester Keimpe





Joran en Agnes van Nimwegen

## Verslag Hare Drive 2026

Wij hadden ons van tevoren heel erg verheugd op dit weekend omdat we door ons geliefde Friesland zouden toeren. We waren heel benieuwd of we ook nieuwe weggetjes zouden ontdekken. En dat is zeker gebeurd. Wat hebben we een fantastisch weekend gehad. Het leek wel vakantie. Prachtig weer om open te rijden en om op een terrasje een kop koffie te drinken of juist een koel drankje te bestellen.

De vrijdag begon voor ons met eerst nog een halve dag werken, daarna koffers inpakken en toen op naar Oranjewoud via leuke binnenweggetjes. Na het inchecken en nog even wat borrelen was het alweer tijd voor het diner. We hebben heerlijk gegeten en gezellig aan tafel gebabbeld. Het was een fijn weerzien met Simon en Marijke, die we al heel lang niet meer hadden gesproken. Ook na het diner kon er aan de bar verder worden geborreld. Wij kozen ervoor om nog even een avondwandeling te maken. We genoten van de stilte van de natuur en de vogelgeluiden en hebben vlakbij het hotel nog reeën gespot.

De volgende ochtend ging de wekker al vroeg, want we moest om 9.15 uur klaar staan voor de briefing. Simon vertelde ons vol passie over de rit door 'zijn mooie Friesland' en wat de dag ons allemaal zou gaan brengen. Hierna werden de motoren gestart. Simon en Marijke en Loes en Antoine hadden dit weekend graag met hun Alvis willen meerijden, maar helaas had hun Alvis er dit weekend geen zin in. Na een perfect uitgezette route door het mooie Friese landschap, met wel een noodstop (met de geur van rubber) voor een enorme drempel in de weg die last minute door ons werd opgemerkt, kwamen we in Leeuwarden aan waar we 't Andere Museum hebben bezocht. Hier kregen we, na een warm welkom en koffie met Oranjekoek, uitleg over hoe het museum is ontstaan en daarna werden we 'losgelaten' in het compacte museum. En jeetje, wat was er veel te zien. Van oude auto's tot kantklossen, van Meccanobouwwerken tot fotografie en nog véél meer. Er was te weinig tijd om echt alles te zien en te lezen, want waar je ook maar keek... daar zag je weer iets bijzonders, met vaak weer een bijzonder verhaal. We hadden de auto's geparkeerd in een parkeergarage op loopafstand van het museum.

Wir hatten uns schon im Voraus sehr auf dieses Wochenende gefreut, weil wir durch unser geliebtes Friesland touren würden. Wir waren sehr gespannt, ob wir auch neue Straßen entdecken würden. Und das ist ganz sicher gelungen. Was für ein fantastisches Wochenende wir hatten! Es fühlte sich fast wie Urlaub an. Herrliches Wetter zum Offenfahren und um auf einer Terrasse eine Tasse Kaffee oder ein kühles Getränk zu genießen.

Der Freitag begann für uns zunächst noch mit einem halben Arbeitstag, danach wurden die Koffer gepackt und dann ging es über schöne Nebenstraßen nach Oranjewoud. Nach dem Einchecken und einem gemütlichen Aperitif war es schon Zeit für das Abendessen. Wir haben hervorragend gegessen und uns angeregt unterhalten. Es war ein schönes Wiedersehen mit Simon und Marijke, mit denen wir schon lange nicht mehr gesprochen hatten. Auch nach dem Abendessen konnte an der Bar weiter angestoßen werden. Wir entschieden uns jedoch noch für einen kleinen Abendspaziergang. Wir genossen die Ruhe der Natur und die Vogel und haben ganz in der Nähe des Hotels sogar Rehe gesehen.

Am nächsten Morgen klingelte der Wecker schon früh, denn um 9.15 Uhr mussten wir zur Besprechung bereitstehen. Simon erzählte uns voller Begeisterung von der Fahrt durch „sein schönes Friesland“ und davon, was uns an diesem Tag alles erwarten würde. Danach wurden die Motoren gestartet. Simon und Marijke sowie Loes und Antoine hätten dieses Wochenende gerne mit ihrem Alvis mitgefahren, aber leider hatte ihr Alvis an diesem Wochenende keine Lust dazu. Nach einer perfekt ausgearbeiteten Route durch die wunderschöne friesische Landschaft, inklusive einer Notbremsung (mit deutlichem Gummigeruch) wegen einer riesigen Bodenschwelle, die wir erst im letzten Moment bemerkten, kamen wir in Leeuwarden an, wo wir das „t Andere Museum“ besuchten. Dort erhielten wir nach einem herzlichen Empfang mit Kaffee und Oranjekoek zunächst eine Erklärung zur Entstehung des Museums und wurden anschließend im kompakten Museum „freigelassen“. Und meine Güte, wie viel es dort zu sehen gab! Von alten Autos bis zum Klöppeln, von Meccano-Bauwerken bis zur Fotografie und noch vieles mehr. Es gab viel zu wenig Zeit, um wirklich alles anzuschauen und zu lesen, denn wohin man auch blickte ... überall entdeckte man wieder etwas Besonderes, oft mit einer ebenso besonderen Geschichte. Wir hatten die Autos in einem Parkhaus in Laufnähe zum Museum abgestellt.



Paul en Martin vonden deze garage zo leuk dat ze er na de lunch bij restaurant De Groote Wielen nog weer naar terug zijn gereden. Of was dat toch niet de reden?? .....Nee!  
Paul was zijn telefoon verloren en dacht deze voor het laatst in de garage te hebben gebruikt. Dorgelukkig was Paul toen hij na wat rondkruipen tussen de geparkeerde auto's zijn telefoon weer terug vond. De lunch was net buiten Leeuwarden bij restaurant De Groote Wielen, midden in het natuurgebied (hoe kan het ook anders) 'de Grutte Wielen'. Bijna in de achtertuin van Ine en Simon.  
Iedereen bestelde hier zijn eigen eten en drinken, wat nog wel voor een klein file bij de kassa zorgde toen het weer tijd was om verder te knorren.

De routebeschrijving leidde ons via mooie dorpjes en diverse Friese landschappen naar onze theestop bij 't Witte Huis. Het was geen gezamenlijke stop, dus eigen keuze of je hier wilde stoppen of de route wilde vervolgen. Wij waren hier nog niet eerder geweest, dus hebben we hier even genoten van een Ice koffie op het terras. En er waren meer leden die hier even van de zon hebben genoten op het terras.



Via Beetsterzwaag ging de route langzaam richting ons hotel. Onderweg kwamen we iets bijzonders tegen. In de bomen vlak langs de weg zagen we meerdere ooievaarsnesten. Dat hadden we nog niet eerder gezien. En wat later zagen we een boerderij met op het dak heel veel 'bewoonde' ooievaarsnesten. Wij zijn even van de weg afgegaan om een hier een foto van te maken, zodat we dit bijzondere tafereel met de Alvisclubleden kunnen delen. Simon en Marijke stopten bij ons, omdat ze dachten dat we pech hadden. Gelukkig was dit niet zo. Ook zij vonden deze nesten heel bijzonder en zijn uit de auto gestapt om er een kiekje te maken. In de buurt van het hotel zagen we meerdere reeën en toen we de laan inreden naar het hotel zagen we nog 3 reeën rennen. Wat mooi om deze dieren zo dichtbij te kunnen zien. Na aankomst in het hotel hadden we nog een uur voordat het diner zou beginnen. Wij hebben onze wandelschoenen aangetrokken en zijn door het bos naar het naastgelegen park gewandeld om herinneringen op te halen. Wij zijn vier jaar geleden in het Friese Akkrum getrouwd en hebben toen voorafgaand aan onze trouwceremonie in het park van Oranjewoud onze trouwfoto's gemaakt.

Paul und Martin fanden dieses Parkhaus offenbar so toll, dass sie nach dem Mittagessen im Restaurant De Groote Wielen noch einmal dorthin zurückfuhren. Oder war das vielleicht doch nicht der Grund? ... Nein! Paul hatte sein Handy verloren und glaubte, es zuletzt im Parkhaus benutzt zu haben. Überglücklich war er, als er nach einigem Herumkriechen zwischen den geparkten Autos sein Handy wiederfand. Das Mittagessen fand etwas außerhalb von Leeuwarden im Restaurant De Groote Wielen statt, mitten im Naturschutzgebiet „De Grutte Wielen“, wie könnte es auch anders sein, fast direkt im „Hinter Garten“ von Ine und Simon. Jeder bestellte dort sein eigenes Essen und Trinken, was beim erneuten Aufbruch für einen kleinen Stau an der Kasse sorgte.

Die Wegbeschreibung führte uns durch hübsche Dörfer und verschiedene friesische Landschaften zu unserer Tee Pause im „t Witte Huis“. Es war kein gemeinsamer Halt, sodass jeder selbst entscheiden konnte, ob er dort einkehren oder die Route fortsetzen wollte. Wir waren dort noch nie gewesen und genossen daher einen Ice Coffee auf der Terrasse. Auch mehrere andere Mitglieder nutzten dort die Gelegenheit, die Sonne auf der

Terrasse zu genießen. Über Beetsterzwaag führte die Route langsam zurück in Richtung unseres Hotels. Unterwegs entdeckten wir etwas Besonderes: In den Bäumen direkt an der Straße sahen wir mehrere Storchennester. So etwas hatten wir noch nie gesehen. Und etwas später entdeckten wir einen Bauernhof, auf dessen Dach sich sehr viele „bewohnte“ Storchennester befanden. Wir verließen kurz die Route, um davon ein Foto zu machen, damit wir dieses besondere Schauspiel mit den Mitgliedern des Alvis-Clubs teilen konnten. Simon und Marijke hielten bei uns an, weil sie dachten, das wir eine Panne hätten. Zum Glück war das nicht der Fall. Auch sie fanden die Nester sehr außergewöhnlich und stiegen aus dem Auto aus, um ein Foto zu machen. In der Nähe des Hotels sahen wir mehrere Rehe, und als wir die Auffahrt zum Hotel entlangfuhren, rannten noch drei weitere Rehe vor uns her. Wie schön, diese Tiere so nah erleben zu können. Nach der Ankunft im Hotel hatten wir noch eine Stunde Zeit, bevor das Abendessen beginnen sollte. Wir zogen unsere Wanderschuhe an und spazierten durch den Wald zum benachbarten Park, um Erinnerungen aufleben zu lassen. Vor vier Jahren haben wir im friesischen Akkrum geheiratet und damals vor unserer Trauung unsere Hochzeitsfotos im Park von Oranjewoud gemacht.



Ook Hotel Tjaarda is geen onbekende voor ons, omdat we hier onze huwelijksnacht hebben doorgebracht. Uiteindelijk moesten we nog wel flink doorstappen om op tijd te zijn voor het diner, waar we bij onze Duitse vrienden aan tafel schoven. We hebben heel gezellig gekletst met elkaar (in ons beste 'vakantie Duits') en het eten was ook deze avond weer goed. Hans en Frederike hadden zich voor dit weekend afgemeld, maar bij verrassing waren ze toch nog helemaal naar Friesland gereden om aan te schuiven bij het diner. Voor de liefhebbers was er ook op deze avond de mogelijkheid om nog even na te borrelen.

De volgende ochtend moesten helaas de koffers weer worden ingepakt en stonden we allemaal om 9.15 uur weer klaar voor de laatste briefing van Simon over onze tour naar Gaasterland. De motoren werden weer gestart en de groep ging op pad... maar onze Alvis had er even geen zin in. Gelukkig kent Joran zijn Alvis goed en wist hij hem weer aan de praat te krijgen. Via diverse weggetjes en een stukje snelweg kwamen we uiteindelijk bij ons koffieadres Badmeester Keimpe in Balk aan. De TD21-ers werden naast elkaar geparkeerd en op foto vastgelegd. Leuk voor "zoek de verschillen".

Auch das Hotel Tjaarda ist uns nicht unbekannt, denn dort haben wir unsere Hochzeitsnacht verbracht. Letztendlich mussten wir uns allerdings ziemlich beeilen, um rechtzeitig zum Abendessen zu kommen, bei dem wir uns zu unseren deutschen Freunden an den Tisch setzten. Wir haben uns sehr nett unterhalten (in unserem besten „Urlaubdeutsch“) und auch an diesem Abend war das Essen wieder ausgezeichnet. Hans und Frederike hatten sich eigentlich für dieses Wochenende abgemeldet, waren dann aber überraschend doch noch bis nach Friesland gefahren, um gemeinsam mit uns zu Abend zu essen. Für die Liebhaber gab es auch an diesem Abend wieder die Möglichkeit, den Tag bei einem Drink ausklingen zu lassen. Am nächsten Morgen mussten leider wieder die Koffer gepackt werden, und um 9.15 Uhr standen wir erneut alle bereit für Simons letzte Besprechung über unsere Tour nach Gaasterland. Die Motoren wurden wieder gestartet und die Gruppe machte sich auf den Weg ... aber unser Alvis wollte zunächst nicht so recht.

Zum Glück kennt Joran seinen Alvis gut und brachte ihn schnell wieder zum Laufen. Über verschiedene Landstraßen und ein Stück Autobahn kamen wir schließlich bei unserem Kaffee-Stopp „Badmeester Keimpe“ in Balk an. Die TD21 wurden nebeneinander geparkt und fotografiert. Ideal für ein kleines „Finde die Unterschiede“.



De weergoden waren ons ook deze dag goed gezind, dus konden we lekker op het terras zitten. Er is nog een poging gedaan om op het strand een groepsfoto te maken, we zijn benieuwd of het is gelukt. De locatie en het weer (water, strand, zon en blauwe lucht) waren in ieder geval de basis voor een goede foto. De tocht naar onze lunch- en tevens eindlocatie van dit weekend in Lemmer ging via Warns over de dijk, langs het IJsselmeer. We zagen mooie vergezichten en tot onze verrassing kwamen we ook nog in een kleine file van koeien die op de weg liepen. In Lemmer hebben we lekker geluncht en toen was het helaas alweer tijd om afscheid te nemen. Omdat wij het Ir. D.G. Woudagemaal, nabij Tacozijl te Lemmer, al een keer hadden bezocht (wat zeker de moeite waard is om te bekijken), zijn wij nog even terug gereden naar Balk om hier te shoppen in de favoriete kledingwinkel van Agnes. Hierna zijn we de terugreis begonnen naar ons mooie Drenthe. Wij kijken terug op een heel gezellig en zeer goed georganiseerd weekend, met als mooie bijkomstigheid dat het mooi weer was.

@ Ine, Simon, Orly en Menno: bedankt voor deze fijne minivakantie.

Groetjes van Joran en Agnes van Nimwegen

Auch an diesem Tag waren uns die Wettergötter wohlgesonnen, sodass wir gemütlich auf der Terrasse sitzen konnten. Es wurde sogar versucht, am Strand ein Gruppenfoto zu machen. Wir sind gespannt, ob es gelungen ist. Die Kulisse und das Wetter, Wasser, Strand, Sonne und blauer Himmel, waren jedenfalls die perfekte Grundlage für ein schönes Foto. Die Fahrt zu unserem Mittagessen und zugleich letzten

Ziel dieses Wochenendes in Lemmer führte über Warns entlang des Deiches am IJsselmeer. Wir genossen wunderschöne Ausblicke und gerieten zu unserer Überraschung sogar noch in einen kleinen „Stau“ von Kühen, die über die Straße liefen. In Lemmer haben wir lecker zu Mittag gegessen und dann war es leider schon wieder Zeit, Abschied zu nehmen. Da wir das Ir. D.G. Woudagemaal bei Tacozijl in Lemmer bereits einmal besucht hatten, was auf jeden Fall sehr sehenswert ist, fuhren wir noch einmal zurück nach Balk, um im Lieblingsbekleidungsgeschäft von Agnes einzukaufen. Danach traten wir die Heimreise in unser schönes Drenthe an.

Wir blicken auf ein sehr gemütliches und hervorragend organisiertes Wochenende zurück, mit dem zusätzlichen Glück, dass auch das Wetter wunderbar mitgespielt hat.

@ Ine, Simon, Orly und Menno: Vielen Dank für diesen schönen Kurzurlaub.

## Voorjaarsmeeting in Zuid Beveland

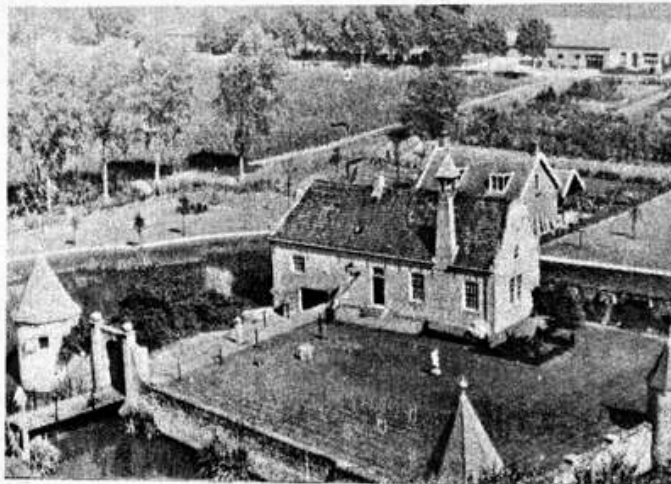
Lutz Burchard

### VOORJAARSMEETING IN ZUID BEVELAND

Zaterdag 7 mei was gepland als openingsdatum van het Alvisclubseizoen van 1988 en deze keer hadden wij het genoegen om naar Zuid Beveland te rijden op uitnodiging van de familie Feenstra.

Het heerlijke weer veraangenaamde de trip naar Baarland, waar wij van harte verwelkomd werden door de familie Feenstra op slot Baarland. Ik denk, dat ik namens alle gasten kan spreken wanneer ik zeg, dat wij erg onder de indruk waren van de restauratiewerkzaamheden, die de familie Feenstra ondernomen heeft om dit oude slot met zijn prachtige tuinen en slotmuren te verfraaien.

Helaas waren er veel Alvis-vrienden verhinderd om naar deze meeting te komen en de belangrijkste reden is waarschijnlijk, dat de meeting op zaterdag werd gehouden, die voor velen nog als een werkdag geldt. Ik denk dat wij hier in de toekomst rekening mee moeten houden..



△ het slot Baarland, mét slotgracht en ophaalbrug zoals dat bij een echt slot hoort.

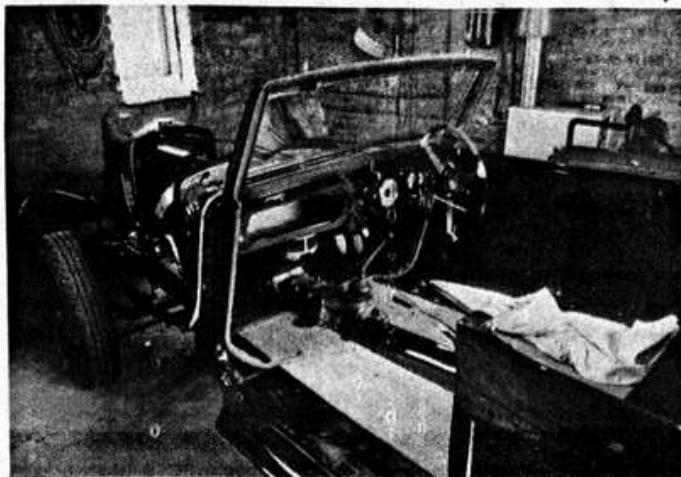


de Morris ten (met de zeldzame cabriolet carrosserie met dickey seat) van de Feenstra's reed aan kop bij het vertrek vanaf Baarland.

△

de TA 14 DHC waarvan de restauratie reeds ver was gevorderd, stond ter bewondering op slot Baarland. ▽

Na de uitgebreide en goedverzorgde koffietafel begonnen wij aan de tour door Zuid Beveland, die perfect was georganiseerd. Iedereen kreeg vóór het vertrek een programmaboekje en de geschiedenis van Slot Baarland; een deskundige voorrijder in een moderne wagen leidde ons door het liefelijke landschap met zijn polders, dijken en mooie dorpen. Van slot Baarland liep de route door de verscheidene polderlandschappen naar Goes, waar wij het museum voor Zuid-en Noord-Beveland hebben bezocht; een zeer interessant museum met een mooie verzameling aardewerk en klederdrachten uit deze streek, doch ook de geschiedenis kwam



aan zijn trekken. Een uitgebreide kollektie vondsten uit opgravingen rond de vele kastelen van Beveland trok de aandacht van de bezoekers.

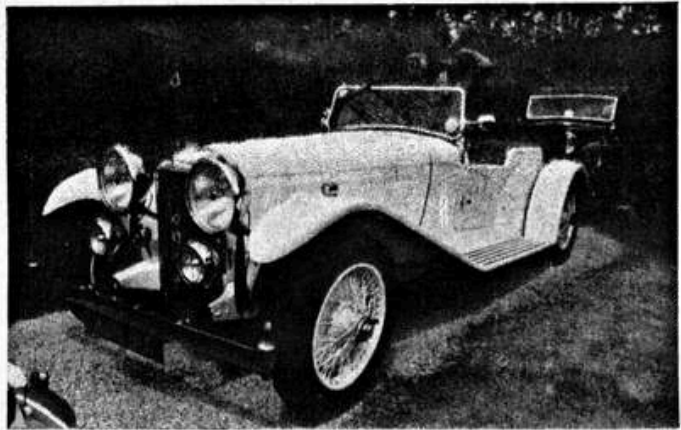
Na een koffiepauze naast de enorm grote kerk van Goes begon deel twee van deze tour, die ons van Goes naar Yerseke bracht, waar we een langere pauze hielden om de mossel- en oesterkwekerijen te bezichtigen. De tocht werd besloten in het restaurant "Caisson" te Kapelle, waar het gezelschap een uitstekend diner geserveerd kreeg en de dag werd afgesloten met een gezellig onderonsje aan de lange tafel.



△ de mossel- en oester-kwekerijen in Yerseke

Het was een fantastische dag en ik wil de familie Feenstra danken voor de perfecte organisatie. Ik was echter een beetje teleurgesteld over de geringe opkomst van de Alvis-vrienden, wat ook voor de familie Feenstra zeer teleurstellend moet zijn geweest, die zeer veel tijd en moeite over hebben gehad voor het organiseren van deze voorjaarsmeeting. Wij moeten streven naar een betere deelname aan de club-evenementen, zeker waar de data lange tijd van tevoren bekend zijn.

Lutz Burchard.

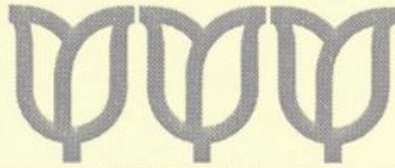


△ ook een "nieuwe" Alvis in de club, de Speed Twenty tourer van Lutz Burchard. (ex Mike Baker)





# TRIANGEL



## ALVIS

NIEUWSBRIEF  
VAN DE  
ALVIS OWNER CLUB  
NEDERLAND

SEPTEMBER '88  
NR.

# 15

### FRÜHJAHRSTREFFEN IN SÜD-BEVELAND

Samstag, der 7. Mai, war als Eröffnungstag der Alvis-Club-Saison 1988 geplant, und dieses Mal hatten wir das Vergnügen, auf Einladung der Familie Feenstra nach Süd-Beveland zu fahren.

Das herrliche Wetter machte die Fahrt nach Baarland noch angenehmer, wo wir von der Familie Feenstra auf Schloss Baarland herzlich empfangen wurden. Ich glaube, im Namen aller Gäste sprechen zu können, wenn ich sage, dass wir sehr beeindruckt waren von den Restaurierungsarbeiten, die die Familie Feenstra unternommen hat, um dieses alte Schloss mit seinen wunderschönen Gärten und Mauern zu verschönern.

Leider waren viele Alvis-Freunde verhindert, an diesem Treffen teilzunehmen, und der wichtigste Grund war wahrscheinlich, dass die Veranstaltung an einem Samstag stattfand, der für viele noch als Arbeitstag gilt. Ich denke, dass wir dies in Zukunft berücksichtigen sollten.

Nach der ausführlichen und gut organisierten Kaffeetafel begannen wir mit der Tour durch Süd-Beveland, die perfekt organisiert war. Jeder erhielt vor der Abfahrt ein Programmheft sowie die Geschichte von Schloss Baarland; ein sachkundiger Vorfahrer in einem modernen Wagen führte uns durch die reizvolle Landschaft mit ihren Poldern, Deichen und schönen Dörfern. Vom Schloss Baarland führte die Route durch die abwechslungsreichen Polderlandschaften nach Goes, wo wir das Museum für Süd- und Nord-Beveland besuchten – ein sehr interessantes Museum mit einer schönen Sammlung von Keramik und Trachten aus dieser Region, aber auch die Geschichte kam nicht zu kurz.

Nach einer Kaffeepause neben der enorm großen Kirche von Goes begann der zweite Teil der Tour, der uns von Goes nach Yerseke führte, wo wir eine längere Pause einlegten, um die Muschel- und Austernzuchten zu besichtigen. Die Fahrt wurde im Restaurant „Caisson“ in Kapelle beendet, wo der Gesellschaft ein ausgezeichnetes Abendessen serviert wurde und der Tag mit einem gemütlichen Beisammensein an der langen Tafel ausklang.

Es war ein fantastischer Tag, und ich möchte der Familie Feenstra für die perfekte Organisation danken. Ich war jedoch etwas enttäuscht über die geringe Beteiligung der Alvis-Freunde, was auch für die Familie Feenstra sehr enttäuschend gewesen sein muss, die viel Zeit und Mühe in die Organisation dieses Frühjahrstreffens investiert hat. Wir sollten eine bessere Teilnahme an den Clubveranstaltungen anstreben, insbesondere da die Termine lange im Voraus bekannt sind.

Auch ein „neuer“ Alvis im Club: der Speed Twenty Tourer von Lutz Burchard (ehemals Mike Baker).  
Lutz Burchard.



## Geen Alvis maar een Avis

**Van schuur naar schijnwerpers: de ongelooflijke redding van de laatste Avis ter wereld**  
**Aus der Scheune ins Rampenlicht: die ungläubliche Rettung des letzten Avis der Welt**

Artikel aangeleverd door: Uwe Brogsitter

Auteur artikel Dorian Rätke



Foto: Uwe Brogsitter

Het is de Heilige Graal van de Oostenrijkse automobielsingeschiedenis: in een Alpenschuur ontdekte historicus dr. Robert Krickl een voertuig dat eigenlijk niet meer zou mogen bestaan: een Avis Type 3, bouwjaar 1925 – het laatste voertuig van zijn soort. Nu moet het kleine autootje een “nationale ereschuld” inlossen die precies 100 jaar geleden begon, diep in de sneeuw van Karinthië. Hier volgt het ongelooflijke verhaal dat de oldtimerwereld zal interesseren.

Es ist der Heilige Gral der österreichischen Automobilgeschichte: In einer Alpen-Scheune entdeckte der Historiker Dr. Robert Krickl ein Fahrzeug, das es eigentlich gar nicht mehr geben dürfte: einen Avis Typ 3, Baujahr 1925 – das letzte Fahrzeug seiner Art. Jetzt soll der kleine Wagen eine „nationale Ehrenschild“ begleichen, die vor genau 100 Jahren im tiefen Schnee Kärntens ihren Anfang nahm. Hier die ungläubliche Geschichte, die die Oldtimerwelt elektrisieren wird.



De Avis (Latijn voor vogel) straalt na de uitgebreide restauratie, ondersteund door OCC, weer zoals 100 jaar geleden. Toen de wagen in 1925 werd geproduceerd, was Oostenrijk pas zeven jaar een republiek en op weg naar een federale staat – met Rudolf Ramek (Christelijk-Sociale Partij, CSP) als toenmalig bondskanselier. De Habsburgse monarchie had in 1918 afstand gedaan van de macht. In Duitsland was in diezelfde periode Paul von Hindenburg rijks-president van de Weimarrepubliek.



Der Avis (lat. für Vogel) strahlt nach der aufwendigen Restaurierung, die von OCC unterstützt wurde, wieder wie vor 100 Jahren. Als der Wagen 1925 produziert wurde, war Österreich eine erst sieben Jahre junge Republik auf dem Weg zum föderalistischen Bundesstaat - mit Rudolf Ramek (Christlichsoziale Partei, CSP) als damaligem Bundeskanzler. Die Habsburger Monarchie dankte 1918 ab. In Deutschland amtierte zur gleichen Zeit Reichspräsident Paul von Hindenburg in der Weimarer Republik.

### Een sensationele vondst

De deur kraakte toen Robert Krickl haar openduwde. Binnen, onder tientallen jaren stof, hooi en sporen van knaagdieren, stond iets wat historici allang in de archieven hadden begraven. Een Avis. Geen Brits model van het merk Alvis, zoals vaak bij vermeende vondsten het geval is, maar een echt kind van de “Avis Flugzeug- und Autowerke” uit Brunn am Gebirge. Voor Krickl, streekhistoricus en wetenschapper, was het het moment van zijn leven.

### Der Sensationsfund

Die Tür knarrte, als Robert Krickl sie aufstieß. Drinnen, unter Jahrzehnten aus Staub, Heu und den Hinterlassenschaften von Nagetieren, stand etwas, das Historiker längst in den Akten begraben hatten. Ein Avis. Kein britisches Modell der Marke Alvis, wie man es oft bei vermeintlichen Funden erlebt, sondern ein echtes Kind der „Avis Flugzeug- und Autowerke“ aus Brunn am Gebirge. Für Krickl, Heimatforscher und Wissenschaftler, war es der Moment seines Lebens.

„Ik ben van pure ontroering op mijn knieën gevallen,” herinnert hij zich het moment waarop hij het technische fossiel onder het stof herkende. Zonder aarzelen kocht hij het wrak, want voor hem was het duidelijk: „De geschiedenis vroeg hier om maar één mogelijke actie – dit stuk techniek-geschiedenis weer toegankelijk maken voor het publiek.”

### De democratisering van de voortbeweging

Om het belang van deze vondst te begrijpen, moeten we terug naar het jaar 1924. Oostenrijk was toen een centrum van technologische ambities; Avis (Latijn voor vogel) was het rood-wit-rode tegenstuk van het Junkers-concern. Een vliegtuigbouwer die luchtpost vervoerde en records brak, voordat hij door de economische malaise van het interbellum met beide benen op de grond werd gezet. De tweede pijler van het bedrijf werd de autobouwenbouw, en ook hier bleven de constructeurs trouw aan hun visionaire wortels.

Dat er vandaag de dag bijna geen Avis meer bestaat, is geen toeval, maar een tragisch gevolg van de eigen filosofie. „De wagens moesten vooral betaalbaar zijn en daarbij zo efficiënt mogelijk,” legt Krickl uit. Avis richtte zich op de „democratisering van het automobilisme” – auto’s voor de brede massa in plaats van voor de elite. Maar juist deze geschiktheid voor dagelijks gebruik werd hen fataal. Terwijl luxe sportwagens gekoesterd werden, verdwenen de kleine Avis-auto’s in de „honger naar grondstoffen van de Tweede Wereldoorlog” of ze verdwenen simpelweg.

„Dat de overlevingskans van eenvoudige voertuigen, ondanks hogere productieaantallen, duidelijk slechter is dan die van luxe sportwagens, is een bekend fenomeen,” stelt de wetenschapper vast. Daar kwam de materiaalkeuze nog bij: de gemengde constructie met veel hout overleefde de decennia in vochtige schuren nauwelijks.

### Feniks uit het CraftLab

De redding van de schuurvondst leek op een archeologische operatie. In de werkplaatsen van CraftLab in Pitten werd de wagen bout voor bout gedemonteerd. Daarbij onthulde de Avis zijn ware genialiteit: de constructeurs hadden kennis van lichtgewichtbouw uit de vliegtuigindustrie toegepast op het chassis. Voor Krickl is de wagen veel meer dan alleen plaatwerk en hout. „Historische voertuigen zijn rijdende tijdgetuigen – tastbare documentatie van onze technische, economische en maatschappelijke ontwikkeling,” benadrukt hij.



„Ich bin vor lauter Ergriffenheit auf die Knie gefallen“, erinnert er sich an den Augenblick, als er das technische Fossil unter dem Staub erkannte. Ohne zu zögern, kaufte er das Wrack, denn für ihn war klar: „Die Geschichte forderte hier nur ein mögliches Handeln – dieses Stück Technikgeschichte wieder der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.“

### Die Demokratisierung der Straße

Um die Brisanz dieses Fundes zu verstehen, muss man zurück in das Jahr 1924 reisen. Österreich war damals ein Zentrum technologischer Ambitionen; Avis (lateinisch für Vogel) war das rot-weiß-rode Gegenstück zum Junkers-Konzern. Eine Flugzeugschmiede, die Luftpost beförderte und Rekorde brach, bevor sie aufgrund der wirtschaftlichen Not der Zwischenkriegszeit auf den Boden gezwungen wurde. Das zweite Standbein der Firma wurde der Automobilbau, doch auch hier blieben die Konstrukteure ihren visionären Wurzeln treu.

Dass heute fast kein Avis mehr existiert, ist kein Zufall, sondern eine tragische Konsequenz seiner eigenen Philosophie. „Die Wagen sollten in erster Linie erschwinglich und dabei so effizient wie möglich sein“, erklärt Krickl. Avis zielte auf die „Demokratisierung des Automobilismus“ – Autos für die breite Masse statt für die Oberschicht. Doch genau diese Alltagstauglichkeit wurde ihnen zum Verhängnis. Während Nobelsportwagen gehegt wurden, verschwanden die Avis-Kleinwagen im „Ressourcenhunger des Zweiten Weltkriegs“ oder verrotteten schlichtweg.

„Dass die Erhaltungslage bei einfachen Fahrzeugen trotz höherer Stückzahl deutlich schlechter als bei Nobelsportwagen ist, ist ein bekanntes Phänomen“, stellt der Wissenschaftler fest. Hinzu kam die Materialwahl: Die Gemischtbauweise mit viel Holz überstand die Jahrzehnte in feuchten Scheunen kaum.

### Phoenix aus dem CraftLab

Die Rettung des Scheunenfunds glich einer archäologischen Operation. In den Werkstätten von CraftLab in Pitten wurde der Wagen Schraube für Schraube seziiert. Dabei offenbarte der Avis seine wahre Brillanz: Die Konstrukteure hatten Leichtbau-Know-how aus dem Flugzeugbau in das Chassis einfließen lassen. Für Krickl ist der Wagen weit mehr als nur Blech und Holz. „Historische Fahrzeuge sind rollende Zeitzeugen – greifbare Dokumentation unserer technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung“, betont er.



Bijzonder fascinerend vindt de onderzoeker doorstroom van medewerkers, die hun vak leerden bij Avis, naar andere autobouwers en daarmee bij de ontwikkeling van 'volksauto's' zoals de VW Kever of de Goggomobil betrokken waren. In de zingende 4/20 pk-boxermotor van de Avis zit volgens Krickl het DNA van wat decennia later de wereld zou mobiliseren. Hij noemt het voertuig daarom bijna eerbiedig de "grootvader van de Kever".

Na jaren van minutieus werk werd de wagen gerestaureerd, wetenschappelijk begeleid en zelfs geëerd door de Oostenrijkse Post met een speciale postzegel.



Vandaag staat het unieke exemplaar in het Museum Niederösterreich in St. Pölten – op de plek waar vroeger de staatslimousine van de republiek stond. (Avis(10))

Avis-ontdekker dr. Robert Krickl (links) presenteert de speciale postzegel "100 jaar Avis" in het speciale postkantoor in Brunn am Gebirge



### De revanche van Monaco

Toch is de Avis niet bedoeld als louter statisch museumstuk. Er staat nog een rekening open, een "historische sportieve schuld", zoals Krickl het noemt. In januari 1926 vertrok een Avis-fabrieksteam midden in de nacht vanuit Wenen naar de Rallye Monte Carlo – de allereerste deelname van een Oostenrijks team aan deze legendarische wedstrijd. Alles verliep perfect: de techniek hield stand, de tijden waren uitstekend. Maar in Karinthië sloeg de natuur toe. Metershoge sneeuw maakte de wegen richting Tarvis onbegaanbaar; sneeuwplougen bestonden toen nog niet. Het team moest opgeven – technisch perfect, maar gestopt door de elementen.

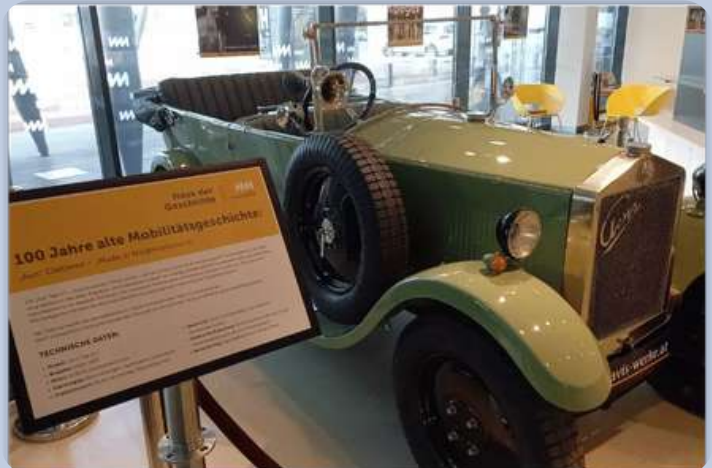
Precies een eeuw later moet dit verhaal een happy end krijgen. "Uitstel is geen afstel: we houden ons woord en zullen de nationale schuld inlossen," kondigde Krickl aan bij de presentatie van zijn plannen. Voor de zomer van 2026 staat de rit naar Monaco gepland. De route zal ditmaal sneeuw- en strooizoutvrij zijn om het kostbare unieke stuk te sparen, maar de missie blijft dezelfde.

Besonders die personele continuïteit fasciniert den Forscher. Konstrukteure, die bei Avis ihr Handwerk lernten, schrieben später Geschichte bei der Entwicklung von „Volksautos“ wie dem VW Käfer oder dem Goggomobil. In dem singenden 4/20 PS Boxermotor des Avis steckt für Krickl die DNA dessen, was Jahrzehnte später die Welt mobilisierte.



Er bezeichnet das Fahrzeug daher fast schon ehrfürchtig als den „Großvater des Käfers“. In jahrelanger Kleinarbeit wurde der Wagen restauriert, wissenschaftlich begleitet und sogar von der Österreichischen Post mit einer Sonderbriefmarke geehrt.

Heute steht das Unikat im Museum Niederösterreich in St. Pölten – dort, wo zuvor die Staatslimousine der Republik parkte.



### Die Revanche von Monaco

Doch der Avis soll kein reines Standmodell bleiben. Er hat eine Rechnung offen, eine „historische Sportschuld“, wie Krickl es nennt. Im Januar 1926 startete ein Avis-Werksteam mitten in der Nacht in Wien zur Rallye Monte Carlo – der erste Einsatz eines österreichischen Teams bei diesem legendären Rennen überhaupt. Alles lief perfekt, die Technik hielt, die Zeiten waren hervorragend. Doch in Kärnten schlug die Natur zu. Meterhoher Schnee machte die Straßen nach Tarvis unpassierbar; der Schneepflug war damals noch nicht erfunden. Das Team musste aufgeben – technisch einwandfrei, aber von den Elementen gestoppt.

Genau ein Jahrhundert später soll diese Geschichte ihr Happy End finden. „Aufgeschoben ist nicht aufgehoben: Wir halten unser Wort und werden die nationale Schuld begleichen“, verkündete Krickl bei der Vorstellung seiner Pläne. Für den Sommer 2026 ist die Fahrt nach Monaco geplant. Zwar wird die Route diesmal schnee- und streusalzfrei gewählt, um das kostbare Einzelstück zu schonen, doch die Mission bleibt dieselbe.

### Made in Austria

Voor Krickl gaat het om meer dan nostalgie alleen. Hij wil laten zien dat men "ondanks ongunstige externe omstandigheden iets in de wereld kan bewegen". Zijn doel is om de prestaties van vergeten pioniers weer onder de aandacht te brengen.

"We zullen de rood-wit-rode vlag de wereld in dragen en laten zien dat men terecht trots mag zijn op techniek 'Made in Austria'," aldus de onderzoeker. Wanneer de tweecilindermotor in 2026 aan de Côte d'Azur weer klinkt, zal dat de late triomf zijn van een outsider die een eeuw lang op zijn grote optreden heeft moeten wachten.

Momenteel is het projectteam nog op zoek naar historische documenten, foto's of verhalen over het merk Avis. Informatie en details over ondersteuning van de "Mission Monte Carlo" zijn te vinden op [www.avis-werke.at](http://www.avis-werke.at).

### Made in Austria

Für Krickl geht es dabei um mehr als nur Nostalgie. Er will zeigen, dass man „trotz ungünstiger äußerer Umstände etwas in der Welt bewegen kann.“ Sein Ziel ist es, die Leistungen der vergessenen Pioniere wieder ins Bewusstsein zu rücken. „Wir werden die rot-weiß-rote Fahne in die Welt hinaustragen und zeigen, dass man zurecht stolz auf Technik ‚Made in Austria‘ sein kann“, so der Forscher. Wenn der Zweizylindermotor im Jahr 2026 an der Côte d'Azur erklingt, wird es der späte Triumph eines Außenseiters sein, der ein Jahrhundert lang auf seinen großen Auftritt warten musste.

Aktuell sucht das Projektteam noch nach historischen Dokumenten, Fotos oder Erzählungen zur Marke Avis. Informationen und Details zur Unterstützung der „Mission Monte Carlo“ finden sich unter [www.avis-werke.at](http://www.avis-werke.at).



Fotos: Dr. Robert Krickl



THE MOTOR  
APRIL 5, 1950



*Individuality*



A striking combination of graceful lines and quiet effortless performance the Alvis Fourteen Special Sports Tourer has, embodied in its design, all the famous qualities of the true Alvis tradition with its reputation for the highest quality workmanship, high performance and utmost reliability under exacting conditions, with a strikingly beautiful but practical body

**A L V I S L I M I T E D**

COVENTRY · ENGLAND



André Hillebrand

## Beaulieu Spring Autojumble 2026

We maken er altijd een "weekendje uit" van wanneer we Beaulieu bezoeken, dit jaar hadden we een klein weekje Engeland gepland om wat meer tijd te hebben voor toeristische bezienswaardigheden.

Als eerste stond een spoorwegviaduct op het programma. Het Ouse Valley Viaduct. Dit is een viaduct gebouwd voor de London en Brighton Railway Company om het dal van het riviertje de Ouse te overbruggen. De bouw is gestart begin 1839, op 12 juli 1841 werd het officieel in gebruik gesteld. Het viaduct is 29 meter hoog en wordt gedragen door 37 halfronde bogen elk van 9,1 meter, en bekroond door een balustrade met een lengte van 450 meter.

Elke pijler bevat een opening met een ronde onder- en bovenkant wat als voordeel heeft dat er minder bakstenen nodig waren, en als bijkomstigheid een fantastische doorkijk opleverde. Werkelijk fascinerend om in de lengte door dit viaduct te kijken. Het viaduct raakte gedurende het grootste deel van twintigste eeuw aanzienlijk in verval. In mei 1983 werd het viaduct erkend als een monument van de hoogste categorie, en van 1996 t/m 1999 onderging het een uitgebreide restauratie. Kom je ooit in de buurt ga er dan zeker even kijken.

Wenn wir Beaulieu besuchen, machen wir immer ein „Wochenendausflug“ daraus. Dieses Jahr hatten wir sogar eine kleine Englandreise von fast einer Woche geplant, um mehr Zeit für touristische Sehenswürdigkeiten zu haben.

Als erstes stand ein Eisenbahnviadukt auf dem Programm: das Ouse Valley Viaduct. Dieses Viadukt wurde für die London and Brighton Railway Company gebaut, um das Tal des kleinen Flusses Ouse zu überqueren. Der Bau begann Anfang 1839, und am 12. Juli 1841 wurde das Viadukt offiziell in Betrieb genommen. Es ist 29 Meter hoch und wird von 37 halbkreisförmigen Bögen mit jeweils 9,1 Metern Spannweite getragen. Darüber verläuft eine Balustrade mit einer Gesamtlänge von 450 Metern.

Jeder Pfeiler besitzt eine Öffnung mit runder Ober- und Unterseite, wodurch weniger Backsteine benötigt wurden und gleichzeitig fantastische Durchblicke entstanden. Es ist wirklich faszinierend, längs durch dieses Viadukt zu schauen. Während des größten Teils des 20. Jahrhunderts verfiel das Bauwerk erheblich. Im Mai 1983 wurde das Viadukt als Denkmal höchster Kategorie anerkannt, und von 1996 bis 1999 umfassend restauriert. Wenn man einmal in der Nähe ist, sollte man es sich unbedingt ansehen.



De Beaulieu spring autojumble hebben we op zaterdag bezocht. Op deze grote terreinen van het Beaulieu landgoed kan je een weekend lang op zoek gaan naar onderdelen of auto gerelateerde dingen. Onderdelen, boeken, modellen, maar ook af en toe leuke oude snuisterijen maken een speurtocht tot een belevenis.

Na vele tientallen malen de najaarsautojumble in september te hebben bezocht nu dus weer een aantal keren de spring editie. De Spring Autojumble wordt ook wel de kleine Beaulieu Autojumble genoemd, maar met toch een groot bezoekersaantal geeft het wel aan dat het een grote mate van behoefte invult bij oldtimer liefhebbers. Het is altijd indrukwekkend wanneer je ziet dat het parkeerterrein al vroegtijdig gevuld is met deels interessante auto's, al begint dit wel wat minder te worden. Ook nadat je zelf een plekje hebt gevonden blijft het achter je volstromen met auto's van bezoekers. Wat je bij beide evenementen ziet, is dat het aanbod van vooroorlogse spullen steeds minder wordt, en het aantal standhouders ook langzaam afneemt.

Die Beaulieu Spring Autojumble besuchten wir am Samstag. Auf dem weitläufigen Gelände des Beaulieu-Anwesens kann man ein ganzes Wochenende lang nach Ersatzteilen oder automobilbezogenen Dingen suchen. Ersatzteile, Bücher, Modelle, aber auch allerlei alte Kuriositäten machen die Suche zu einem echten Erlebnis.

Nachdem wir viele Dutzend Male die Herbst-Autojumble im September besucht hatten, waren wir nun wieder einige Male bei der Frühjahrsausgabe. Die Spring Autojumble wird auch die „kleine Beaulieu Autojumble“ genannt, doch die hohe Besucherzahl zeigt deutlich, wie groß das Interesse unter Oldtimerliebhabern weiterhin ist.

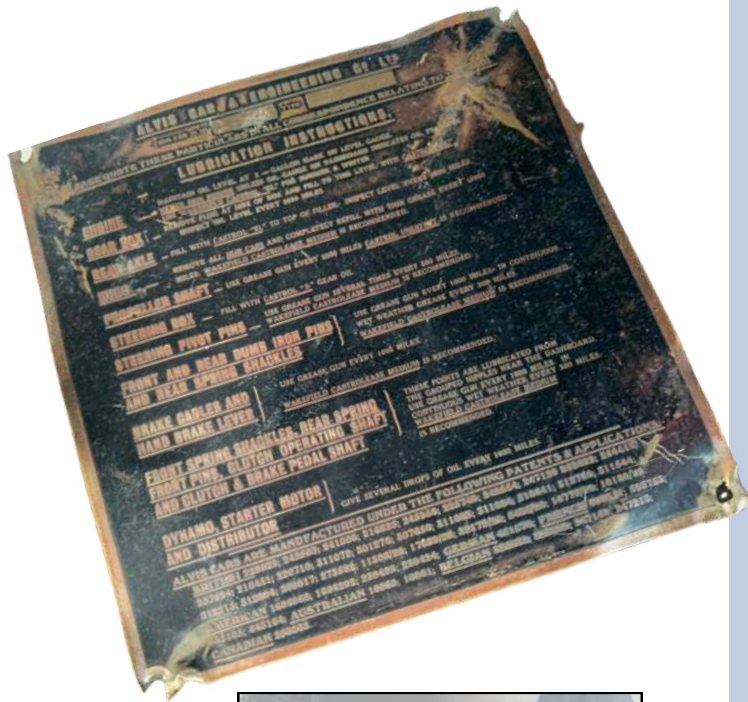
Es ist immer beeindruckend zu sehen, dass der Parkplatz schon früh mit teilweise sehr interessanten Fahrzeugen gefüllt ist – auch wenn das langsam etwas weniger wird. Selbst nachdem man selbst einen Parkplatz gefunden hat, strömen weiterhin Fahrzeuge der Besucher nach. Bei beiden Veranstaltungen fällt auf, dass das Angebot an Vorkriegsartikeln immer kleiner wird und auch die Zahl der Händler langsam abnimmt.



Vroeger was er de gevleugelde uitspraak **“als je het op Beaulieu niet vinden kan, dan bestaat het niet”** inmiddels is deze uitspraak wel achterhaald. Toch blijft ook de kleinere voorjaarseditie van dit evenement de moeite waard om te bezoeken, maar dan moet je wel geïnteresseerd zijn in dit soort markten. Het struinen langs de vele kraampjes blijft spannend, wie weet wat voor leuk item je deze keer weer tegenkomt, en dan het liefst voor een aantrekkelijke prijs.

Dit jaar was er helaas net als vorig jaar erg weinig te vinden voor ons Alvis merk, er waren een paar Alvis Haas mascottes te koop, en één Running Indian Mascotte, en een paar Alvis brochures voor hoge vraagprijzen. Voor de Autojumble in september heb je ongeveer twee dagen nodig om alles af te struinen, deze spring editie kan je in Eén dag doen, maar is wel afhankelijk of je een speciaal item zoekt, dat kan wat extra tijd vergen.

Volgende grote International Beaulieu autojumble, is begin september. Vergeet je ETA document niet aan te vragen, geldig voor 24 maanden maar ook afhankelijk van de geldigheidsduur van je paspoort!



Früher gab es den bekannten Spruch: **„Wenn man es in Beaulieu nicht findet, dann existiert es nicht.“** Inzwischen ist dieser Satz leider überholt. Trotzdem bleibt auch die kleinere Frühjahrsausgabe absolut einen Besuch wert – vorausgesetzt natürlich, man interessiert sich für solche Märkte. Das Stöbern entlang der vielen Stände bleibt spannend: Wer weiß, welchen interessanten Fund man diesmal macht – am liebsten natürlich zu einem attraktiven Preis.

Leider gab es dieses Jahr, genau wie im vergangenen Jahr, nur sehr wenig für unsere Marke Alvis. Es wurden einige Alvis-Hare-Maskottchen angeboten, eine Running-Indian-Maskotte sowie einige Alvis-Broschüren zu recht hohen Preisen. Für die Autojumble im September benötigt man ungefähr zwei Tage, um alles gründlich abzusuchen. Die Frühjahrsausgabe kann man dagegen an einem Tag schaffen – es sei denn, man sucht nach einem ganz bestimmten Teil, dann kann es natürlich länger dauern.

Die nächste große internationale Beaulieu Autojumble findet Anfang September statt. Und vergessen Sie nicht, rechtzeitig Ihr ETA-Dokument zu beantragen – es ist zwar 24 Monate gültig, aber auch abhängig von der Gültigkeitsdauer Ihres Reisepasses!

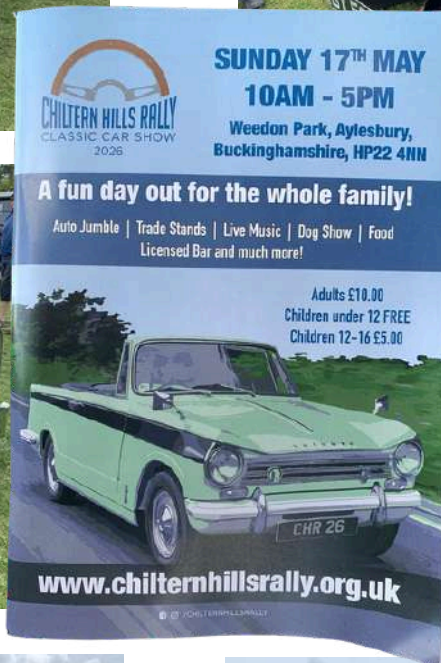


De zondag na Beaulieu hebben we de Chiltern Hills Rally bezocht, een evenement in Engelse sfeer met een paar weilanden vol met allerlei interessante auto's en een groot deel met allerlei kraampjes met zeer diverse spullen waaronder ook gereedschap.

Dit evenement is duidelijk gericht op het bezoek van hele families, met vele kraampjes en ook veel Live muziektredens. Maar voor ons is het terrein bestemd voor clubs en bezoekers met een klassieke auto het gebied om te genieten van de grote toestroom van bijzondere klassieke auto's.

Am Sonntag nach Beaulieu besuchten wir die Chiltern Hills Rally – eine Veranstaltung mit typisch englischer Atmosphäre, mehreren Wiesen voller interessanter Fahrzeuge sowie einem großen Bereich mit unterschiedlichsten Verkaufsständen, darunter auch Werkzeugstände.

Dieses Event richtet sich eindeutig an ganze Familien, mit vielen Verkaufsständen und zahlreichen Live-Musik-Auftritten. Für uns war jedoch vor allem der Bereich für Clubs und Besucher mit klassischen Fahrzeugen interessant, wo man die große Zahl außergewöhnlicher Oldtimer genießen konnte.

**SUNDAY 17<sup>TH</sup> MAY**  
**10AM - 5PM**  
**Weedon Park, Aylesbury,**  
**Buckinghamshire, HP22 4NN**

**A fun day out for the whole family!**  
 Auto Jumble | Trade Stands | Live Music | Dog Show | Food  
 Licensed Bar and much more!

Adults £10.00  
 Children under 12 FREE  
 Children 12-16 £5.00

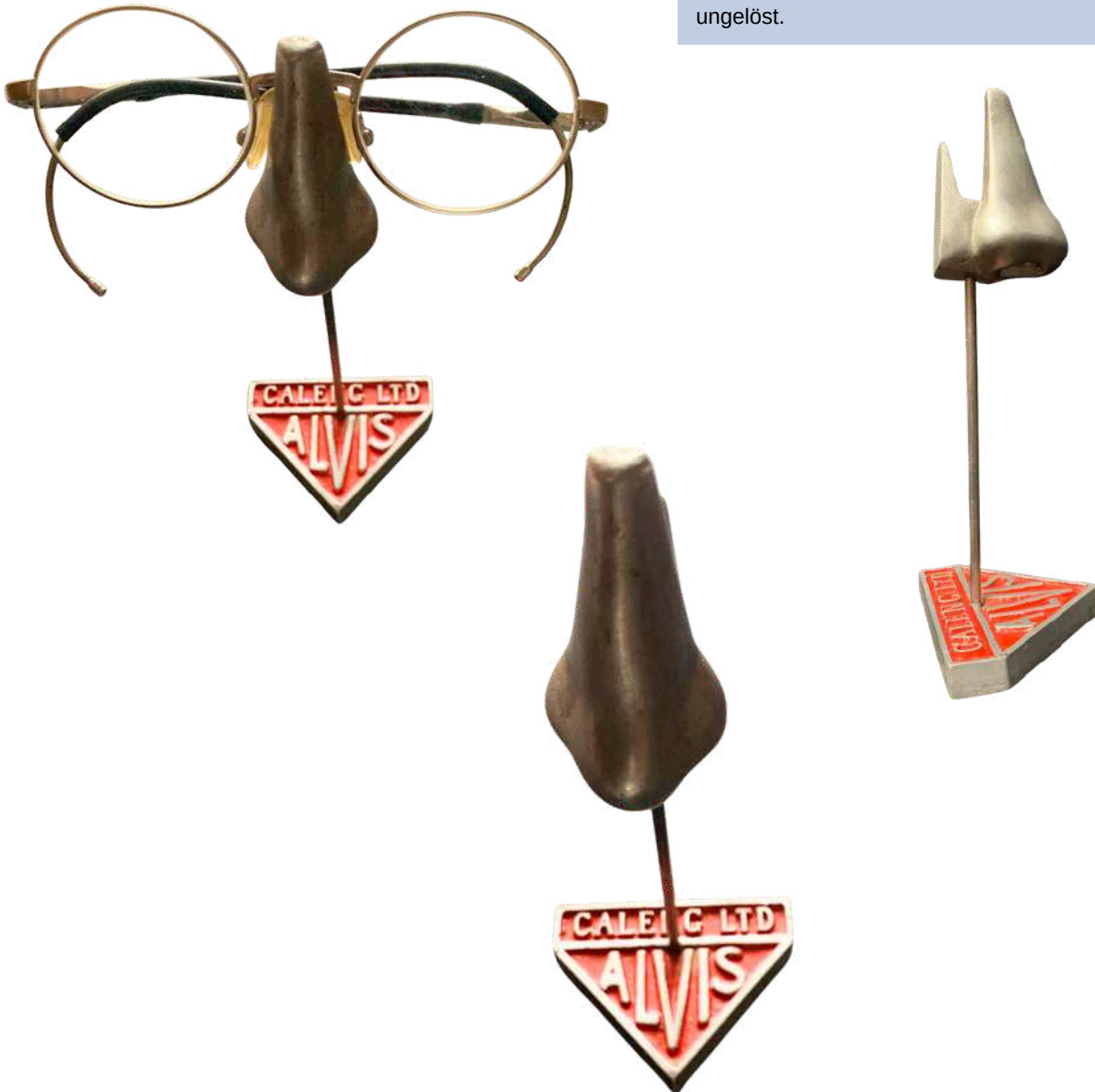
**www.chilternhillsrally.org.uk**



Op maandag hadden we een aantal dingen ingepland, als eerste gingen we op zoek naar een bedrijf welke in het verleden autoparts aan Alvis had geleverd. Mijn maatje struint al jaren het internet af op zoek naar items waar hij in geïnteresseerd is, en komt daarbij ook Alvis automobilia tegen. Op die manier ben ik in het bezit gekomen van een zeer bijzonder item, een Alvis Triangel met de bedrijfsnaam CALENG LTD en daarop een staafje met een zeer fraaie aluminium neus. Een groot raadsel waar dit ooit voor gediend kon hebben, wat ik ook fantaseerde ik kon het niet bedenken. Op internet had ik ooit verschillende firma's met deze naam ontdekt, één daarvan was producent en leverancier van auto onderdelen, en was gevestigd in de omgeving van Coventry. Dus zeer waarschijnlijk dat het een product van dit bedrijf betrof. Het adres was op een Warf, en daar zijn we naartoe gereden op weg naar Red Triangel. Het bedrijf was zoals we ook al een beetje verwachten niet te vinden op dit kleine industrieterrein waar ook een scheepswerf voor de bekende Narrow Boats was gevestigd. Bij navraag bleek dit bedrijf in 2017 gestopt te zijn, maar was daar dus nog wel bekend. Het neus mysterie was dus niet opgelost.

Für Montag hatten wir mehrere Dinge geplant. Zunächst machten wir uns auf die Suche nach einer Firma, die früher Autoteile an Alvis geliefert hatte. Mein Freund durchstöbert seit Jahren das Internet nach Dingen, die ihn interessieren, und stößt dabei auch regelmäßig auf Alvis-Automobilia. Auf diese Weise kam ich in den Besitz eines ganz besonderen Stücks: eines Alvis-Dreiecks mit dem Firmennamen CALENG LTD und daran befestigt ein Stäbchen mit einer sehr schön geformten Aluminium-Nase. Ein völliges Rätsel, wofür dieses Teil jemals gedient haben könnte – ich konnte es mir einfach nicht erklären.

Im Internet hatte ich verschiedene Firmen mit diesem Namen gefunden. Eine davon war Hersteller und Lieferant von Autoteilen und befand sich in der Gegend von Coventry. Daher lag die Vermutung nahe, dass dieses Teil von dort stammte. Die Adresse befand sich auf einem Wharf, und auf dem Weg zu Red Triangle fuhren wir dorthin. Wie bereits vermutet, war die Firma auf diesem kleinen Industriegelände – auf dem sich auch eine Werft für die bekannten Narrow Boats befand – nicht mehr zu finden. Auf Nachfrage erfuhren wir, dass die Firma bereits 2017 geschlossen worden war, dort aber noch bekannt war. Das Rätsel um die Aluminium-Nase blieb also zunächst ungelöst.



Daarna doorgerezen voor een bezoekje aan Red Triangel, onaangekondigd zijn we daar naar binnen gestapt met een verlanglijstje voor mijn Firefly. Alles wat op dat lijstje stond was voorradig, we werden snel en netjes geholpen, en ik plaatste de Alvis neus op de toonbank met de vraag of hij dit bedrijf kende welke volgens mij uit de militaire productie van Alvis stamde. De baliemedewerker kon zich vaag de naam Tony Galeng herinneren, en op de vraag wat de neus zou kunnen betekenen had hij een eenvoudig antwoord: hij plaatste zijn bril op de neus, en het probleem was opgelost. Een steuntje voor je leesbril in de werkplaats. Eureka !!! Daarna kregen we een rondleiding door de werkplaats. Een verrassend en aangenaam bezoek.



Als laatste programmapunt van ons uitstapje hadden we een bezoek aan Iron Bridge gepland. Na Red Triangel nog 80 km westwaarts, en daar was het wonder van een aantal eeuwen oud. De eerste en oudste gietijzeren brugconstructie ter wereld. Een constructie van massief gietijzeren profielen uit 1779. De brug overspant de Gorge van de rivier de Severn. In dit deel van Engeland was een actieve staalindustrie. Het verhaal van de Iron Bridge begon in het begin van de 18<sup>e</sup> eeuw in het nabij gelegen dorp Coalbrookdale. Abraham Darby was een pionier in het smelten van ijzer met behulp van cokes, een proces dat een katalysator was voor de industriële revolutie. De brug was zo succesvol dat hij zijn naam gaf aan het dorp en de vallei er om heen.

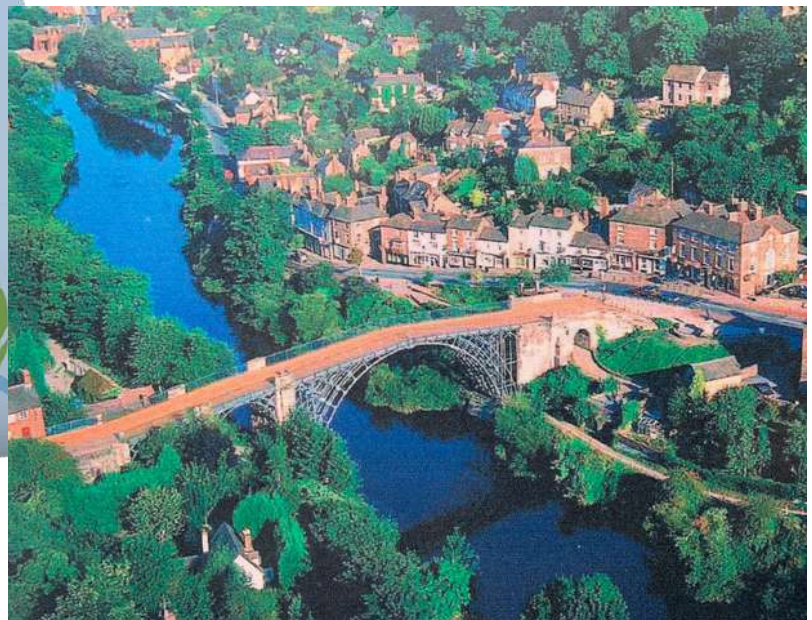


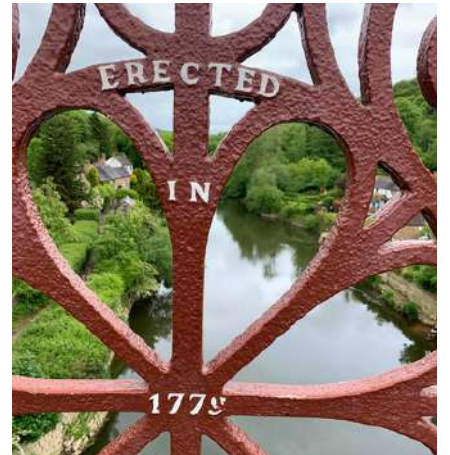
Danach fuhren wir weiter zu Red Triangel. Ohne Vorankündigung spazierten wir mit einer Wunschliste für meinen Firefly hinein. Alles auf der Liste war vorrätig, und wir wurden schnell und freundlich bedient. Dann legte ich die Alvis-Nase auf den Tresen und fragte, ob man die Firma kenne, die meiner Meinung nach aus der militärischen Produktion von Alvis stammte. Der Mitarbeiter am Empfang erinnerte sich vage an den Namen Tony Galeng. Und auf die Frage, wofür die Aluminium-Nase gedacht gewesen sein könnte, hatte er eine ganz einfache Antwort: Er setzte seine Brille darauf – und das Rätsel war gelöst. Eine Halterung für die Lesebrille in der Werkstatt. Eureka! Anschließend bekamen wir noch eine Führung durch die Werkstatt – ein überraschend angenehmer Besuch.



Als letzten Programmpunkt unseres Ausflugs hatten wir einen Besuch der Iron Bridge geplant. Nach Red Triangle fuhren wir noch etwa 80 Kilometer ostwärts, und dort stand das Wunderwerk aus vergangenen Jahrhunderten: die erste und älteste gusseiserne Brückenkonstruktion der Welt. Eine Konstruktion aus massiven gusseisernen Profilen aus dem Jahr 1779. Die Brücke überspannt die Schlucht des Flusses Severn. In diesem Teil Englands war die Stahlindustrie einst sehr aktiv.

Die Geschichte der Iron Bridge begann Anfang des 18. Jahrhunderts im nahegelegenen Dorf Coalbrookdale. Abraham Darby war ein Pionier beim Schmelzen von Eisen mithilfe von Koks – ein Verfahren, das zu einem wichtigen Motor der industriellen Revolution wurde. Die Brücke war so erfolgreich, dass sie dem Dorf und dem umliegenden Tal ihren Namen gab.







Anton Brouwers

## Via Hellenica-De rally van de Goden

### Via Hellenica-Die Rallye der Götten

Ons Duitse lid Thomas Gebing neemt dit jaar deel aan de Via Hellenica in Griekenland. Volgens de website van de organisatie is dit 'De rally van de Goden' Hij doet dit samen met zijn zwager in zijn prachtige Speed 25 Special. Tijdens de rally heeft Thomas enige video's gestuurd en uit zijn video's zijn foto's gekopieerd. De kwaliteit van de foto's kan wat minder zijn! Wanneer Thomas terug is zal ik hem vragen een verslag van zijn belevenissen te maken voor een volgende Triangel. Hieronder een bewerkte samenvatting van de routebeschrijving van de organisatie:

De uiteindelijke bestemming is het Orakel van Delphi, een absolute must in Griekenland. We slaan de drukke stad Athene over en steken het Kanaal van Korinthe over naar de Peloponnesos, een regio doordrenkt van de oude Griekse geschiedenis. Wij bezoeken enkele van de meest spectaculaire historische bezienswaardigheden, gecombineerd met schilderachtige ritten door prachtige bergen. De warme begroetingen in deze gebieden en de charmante sfeer van de lokale bars zorgen voor onvergetelijke momenten. Aan de zuidpunt van de Peloponnesos brengt onze reis ons door betoverende kleine stadjes, en onze accommodaties bieden adembenemende uitzichten op de kristalheldere zee. Na tien dagen vol bijzondere ervaringen wacht het kroonmoment tijdens de prijsuitreiking in Olympia – hoe passend! De volgende dag volgt een korte rit naar de ferry, die ons terugbrengt naar Bari. In Bari bent u van harte uitgenodigd om deel te nemen aan de Via Flaminia-rally, die op dezelfde dag begint en doorloopt tot Florence.

Anton

Unser deutsches Mitglied Thomas Gebing nimmt in diesem Jahr an der Via Hellenica in Griechenland teil. Laut der Website der Organisation handelt es sich dabei um „Die Rallye der Götter“. Gemeinsam mit seinem Schwager fährt er in seinem wunderschönen Speed 25 Special.

Während der Rallye hat Thomas einige Videos geschickt, aus denen Fotos kopiert wurden. Die Qualität der Bilder ist daher möglicherweise nicht optimal! Wenn Thomas zurück ist, werde ich ihn bitten, für eine der nächsten Ausgaben des Triangel einen Bericht über seine Erlebnisse zu schreiben.

Nachfolgend eine bearbeitete Zusammenfassung der Streckenbeschreibung der Organisation:

Das endgültige Ziel ist das Orakel von Delphi, ein absolutes Muss in Griechenland. Wir umgehen die geschäftige Stadt Athen und überqueren den Kanal von Korinth in Richtung Peloponnes, einer Region voller antiker griechischer Geschichte.

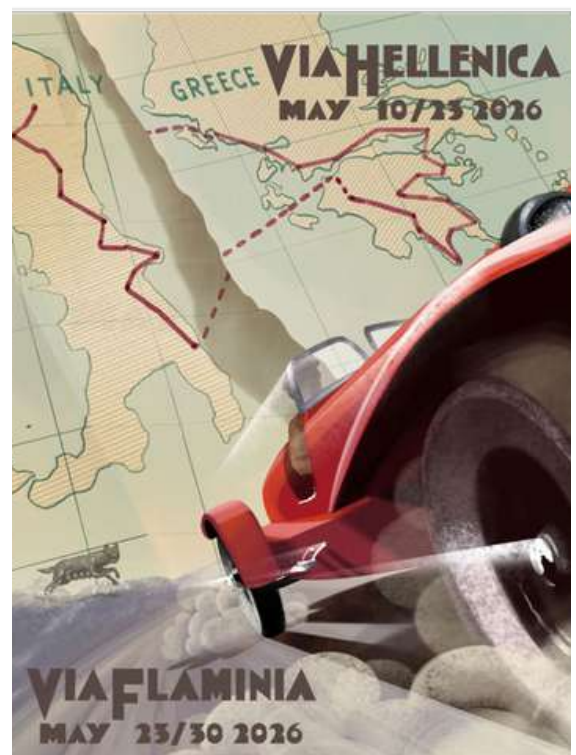
Wir besuchen einige der spektakulärsten historischen Sehenswürdigkeiten, kombiniert mit malerischen Fahrten durch wunderschöne Berglandschaften. Die herzlichen Begrüßungen in diesen Regionen und die charmante Atmosphäre der lokalen Bars sorgen für unvergessliche Momente.

Am südlichen Ende des Peloponnes führt uns die Reise durch bezaubernde kleine Städte, und unsere Unterkünfte bieten atemberaubende Ausblicke auf das kristallklare Meer.

Nach zehn Tagen voller besonderer Erlebnisse erwartet uns der Höhepunkt bei der Preisverleihung in Olympia – wie passend! Am nächsten Tag folgt eine kurze Fahrt zur Fähre, die uns zurück nach Bari bringt. In Bari sind Sie herzlich eingeladen, an der Via Flaminia teilzunehmen, die am selben Tag beginnt und bis nach Florenz führt.



Thomas Gebing



# 2026 VIA HELLENICA





## Fotoreportage van mijn voertuigen vanaf 1964 (deel 3 van 3)

Anton Brouwers

In de vorige uitgave van de Triangel zijn deel 1 en 2 van mijn eigen verzameling voertuigen al verschenen. In deze editie volgt het vervolg van mijn reportage met gemotoriseerde vervoermiddelen vanaf 1964.

Kijk gerust eens mee en laat weten welke merken en types jij nog herkent van de auto's, motoren en bromfietsen die voorbij komen.

In den vorherigen Ausgaben des Triangel sind bereits Teil 1 und 2 meiner eigenen Fahrzeugsammlung erschienen. In dieser Ausgabe folgt die Fortsetzung meiner Reportage über motorisierte Fahrzeuge ab 1964.

Schauen Sie gerne einmal mit und lassen Sie uns wissen, welche Marken und Typen von Autos, Motorrädern und Mopeds Sie noch erkennen.



# TEST MATCH

*Five readers drive each other's Fifties luxury saloons and tell Brian Palmer their conclusions*

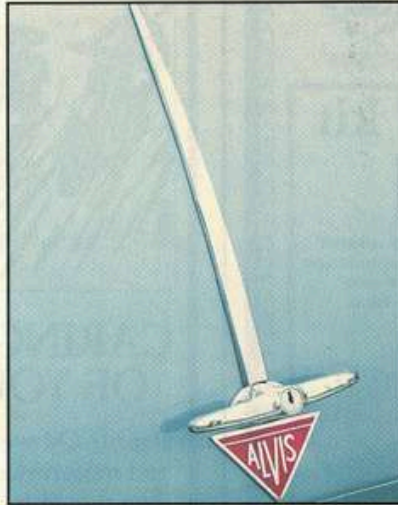
**B**RITISH car buyers of the mid-Fifties had a wide choice of luxury models from Coventry. Alvis, Armstrong Siddeley, Daimler and Jaguar were the names likely to be on any shortlist of saloons in the £1,500 to £2,000 bracket. A rank outsider with its light weight and aerodynamic styling was the considerably more expensive Bristol 403, which is the oddball in this Test Match group.

The cheapest car for our target year of 1954 is the £1,511 Daimler Conquest, so named because its price without purchase tax was £1,066. Launched in 1953, the Conquest was a modern offering from this most traditional manufacturer, providing luxury with a manageable size. This, plus the bonus of being the second-lightest car in the group, allowed the Daimler reasonable cross-country agility although it was the slowest.

Refinement was always the key Daimler attribute with a smooth six-cylinder 2,433cc pushrod engine allied to the company's fluid-flywheel pre-selector transmission. Automatic chassis lubrication was unusual in this class and windscreen washers were ahead of their time; an old-world touch was the inclusion of two suitcases for the luggage compartment.

At a remarkably low £1,616 in 1954, the Jaguar Mark VII offered near-Bentley standards of accommodation and performance. Its fine sculpted lines and amazing 'presence' guaranteed that it never went unnoticed. This 100mph saloon was the culmination of a post-war dream for William Lyons, Jaguar's gifted founder, who had planned to power it with the 3,442cc XK twin-cam engine. However, delays with the tooling for the pressed-steel body resulted in the engine being launched in the XK120 sports car.

When the Mark VII arrived in 1950 the combination of the brand new body and the 160bhp XK engine raised Jaguar's saloon car profile to new heights. As always the interior was beautifully appointed but the car attracted some criticisms from keen drivers. Despite the Mark VII's fearsome performance, the dynamics were biased towards American tastes

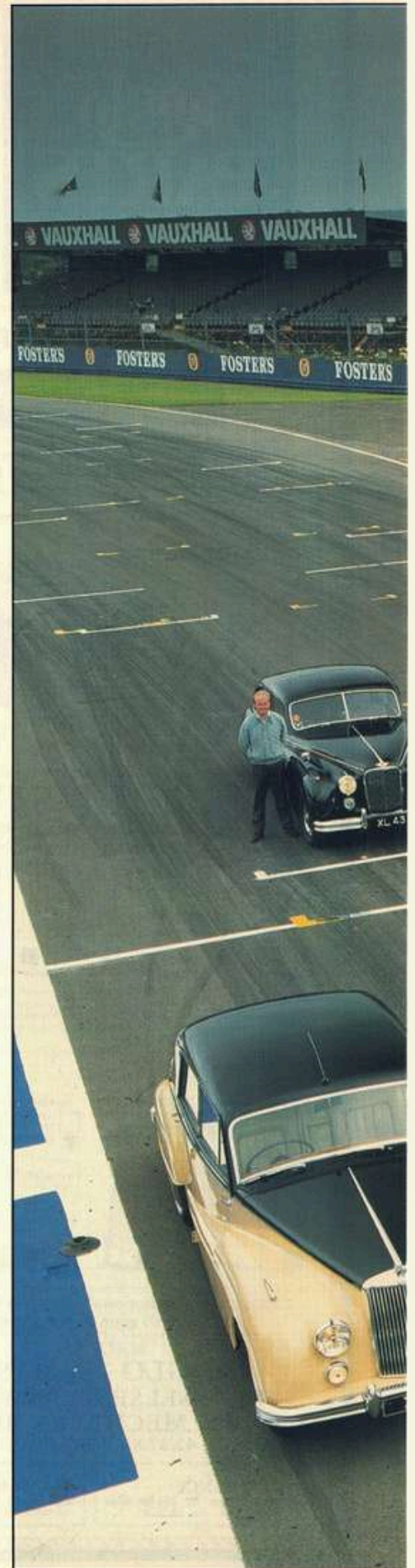


for ease of driving, rather than the taut handling European drivers appreciated. Thus the steering was low-geared with  $4\frac{1}{4}$  turns from lock to lock and the springing was soft for ride comfort.

Almost the opposite of Jaguar's philosophy was the Alvis Grey Lady TC21/100, priced at £1,822 in 1954 and defiantly in the British sporting saloon mould. Alvis did not have the money for a new pressed-steel body so the Grey Lady, launched in 1950, and the TC21/100 high-performance version of 1953 were developments of earlier models. Nevertheless the coachbuilt Alvis with its traditional radiator and upright windscreen was an appealing package. Prominent bonnet scoops and snazzy wire wheels emphasised the sporting performance delivered by the 2,993cc six-cylinder engine. Its 104bhp allowed Alvis to guarantee the bluff-fronted saloon would break the magic 100mph barrier.

Despite its 15ft 2in length, the Alvis still provided comfortable seating for four passengers. Its compact interior appealed to the enthusiast with clear instruments and nicely-functioning controls enhancing the fusion of machine and driver. A sliding sunshine roof, also found on the Jaguar, was another up-market touch.

If the Jaguar was regarded as a poor man's Bentley, then the Armstrong Siddeley Sapphire would have made an excellent economy Rolls-Royce. Even so, the Bentley analogy is ever present as



THOROUGHbred & CLASSIC CARS MAY 1992



THOROUGHBRED & CLASSIC CARS MAY 1992

the great man was employed as a consultant on the Sapphire. Launched in October 1952, its accent was firmly on comfort and amenities combined with a most un-Sphinx-like performance, a package which was much higher priced than hitherto at £1,722 in manual form.

The Sapphire's brand new 3,436cc engine featured modern 'square' dimensions of 90mm and with its efficient hemi head produced a respectable 120bhp. A Rootes synchromesh gearbox was standard, with the option of either Armstrong's own pre-selector transmission at £99 extra or, from 1954, the Rolls-Royce four-speed Hydra-matic at £278. The stout separate chassis featured a collapsible front 'safety' section, way ahead of the rest of the industry but designed primarily to reduce repair costs, and independent front suspension by coil springs and wishbones.

Our last contender, the aerodynamic Bristol 403, is something of an oddball in this company and its individualism cost a hefty £2,976. A substantial part of the Bristol's cost was due to its complex bodywork, made from aluminium of various gauges supported, Supperlegera style, on a tubular skeleton. This endowed the hi-tech Bristol with a light weight.

The 1,971cc six-cylinder engine, of BMW ancestry, pushed out 105bhp and the Bristol's wind-cheating shape, with flush door-opening buttons, integral bumpers and a partial undertray, allowed 100mph to be exceeded comfortably. Though the 403's whole accent was sporting it had very different characteristics to most British cars of the period as the engine had to be revved much harder to achieve similar performance. The torsion bar suspension, independent at the front, gave a good mix of ride comfort and handling while the brakes featured light-alloy-finned outer sections bonded to cast-iron friction surfaces to combat brake fade.

### The Test

Our five reader evaluators for the day drove each car around a 20-mile course designed to provide a wide range of driving conditions. Riding in the back was *Classic Cars*' Deputy Editor Malcolm McKay. At the end of the day we asked each to vote for the car they would most like to take home, other than their own. So let's meet them, and their cars, and discover how they came to their conclusions.

## 1954 Daimler Conquest

Engine:	Six-cylinder (pushrod, OHV)
Capacity:	2,433cc
Power:	75bhp at 4,000rpm
Top speed:	81.6mph
0-60mph:	24.3sec
Fuel consumption:	20.3mpg
Suspension:	F: ind. laminated torsion bar R: semi-elliptic leaf
Weight:	28cwt (unladen)
Length:	14ft 9in
Price new:	£1,511 (1954)
Price now:	£6,500

Alan Davis is a 51-year-old engineer, appropriately from Coventry. A member of the Daimler and Lanchester Owners Club, David has owned his car for eight years. What's more he uses the car daily. The car's previous owner from Bognor Regis on the South Coast had the car from new until 1984.

## 1953 Jaguar Mark VII

Engine:	Six-cylinder (DOHC)
Capacity:	3,442cc
Power:	160bhp at 5,200rpm
Top speed:	101mph
0-60mph:	13.7sec
Fuel consumption:	17.6mpg
Suspension:	F: ind. torsion bar/wishbone R: semi-elliptic leaf
Weight:	34% cwt (unladen)
Length:	16ft 4 1/2 in
Price new:	£1,616 (1954)
Price now:	£35,000

Trevor Wooding, 27, is a company director from Surrey who is in the motor trade. A great Jaguar enthusiast, his two-owner Mark VII is in fabulous original condition and has covered only 15,000 miles. Trevor is a member of the Jaguar Drivers Club and the Jaguar Car Club.

## 1954 Alvis TC21/100

Engine:	Six-cylinder (pushrod, OHV)
Capacity:	2,993cc
Power:	104bhp at 4,000rpm
Top speed:	100.1mph
0-60mph:	15.4sec
Fuel consumption:	20.6mpg
Suspension:	F: ind. coil/wishbone R: semi-elliptic leaf
Weight:	30% cwt (unladen)
Length:	15ft 2in
Price new:	£1,822 (1954)
Price now:	£20,000

Malcolm Cox, 49, is the proprietor of a Midlands firm of engineering machinists. He has owned his now rare saloon version of this keenly-sought-after model for ten years. An enthusiastic member of the Alvis Owner Club, he completely restored the car over a three-year period, having found it in Sussex in a dilapidated state. Malcolm, who believes in driving his Alvis, has covered 22,000 miles in it since 1985.

## 1956 Armstrong Siddeley Sapphire

Engine:	Six-cylinder (pushrod, OHV)
Capacity:	3,436cc
Power:	125bhp at 4,400rpm
Top speed:	100.1mph*
0-60mph:	13.0sec*
Fuel consumption:	18.7mpg*
Suspension:	F: ind. coil/wishbone R: semi-elliptic leaf
Weight:	32% cwt (unladen)
Length:	16ft 1in
Price new:	£1,722 (manual), £1,990 (automatic) (1954)
Price now:	£10,000

\*Performance figures for manual gearbox version with twin carburetors

John Trott, 52 and a freelance chauffeur from Bracknell in Berkshire, ought to feel well at home in these dignified conveyances. He has owned his Armstrong Siddeley for 14 years. In that time he has only subjected the car to a bare-metal respray and, apart from regular servicing, has not needed to overhaul the car mechanically.

## 1954 Bristol 403

Engine:	Six-cylinder (pushrod, OHV)
Capacity:	1,971cc
Power:	105bhp at 5,000rpm
Top speed:	104mph
0-60mph:	13.4sec
Fuel consumption:	20mpg
Suspension:	F: ind. transverse leaf/wishbone R: torsion bar
Weight:	25cwt (unladen)
Length:	15ft 10in
Price new:	£2,976 (1954)
Price now:	£30,000

Stephen De'Ath is a 39-year-old electrical engineer from Witham in Essex. A member of the Bristol Owners Club, he has owned his car for just three years. Purchased without engine or transmission and with some trim missing, Stephen nonetheless embarked on a total strip-down rebuild even to the extent of removing the panelling from the frame to repair that where necessary. A total interior retrim and repainting completed the work.



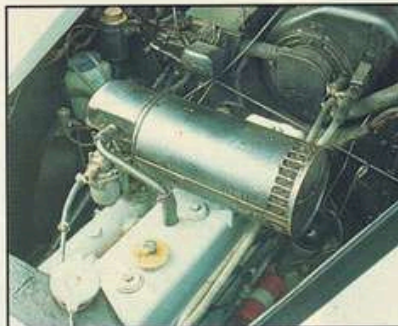
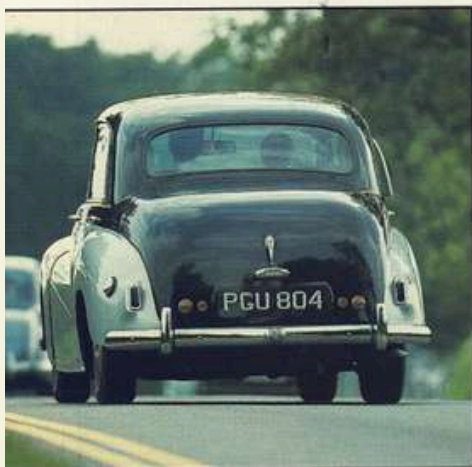


## Daimler Conquest

**John Trott** – “The Daimler felt rather staid, but would make a perfect town carriage (5). The steering seemed a bit stiff (4), the brakes were adequate (7) and the pre-selector gearbox a joy to use (9). The Daimler’s handling was good (7) but I felt it was ruined by radial tyres which made the steering sluggish. The ride was firm and right out of the Forties (6). The styling reminded me too much of an FX3 taxi (4) and the interior was very lacklustre with a rather dreary dashboard. I liked the cream faces of the dials, though (6). The Daimler proved a good all-rounder, with such amazing engine/transmission flexibility that you could go everywhere in top gear. Perhaps

that also spoilt the fun. Excellent value, though.”

**Stephen De’Ath** – “The Daimler had very average acceleration (5) and I found the steering a bit of a handful. The brakes were unexceptional and the gearbox not easy for a novice (6). The steering was too vague to inspire much confidence in the handling (6) and the ride too firm to be comfortable (5). The driving position was very upright; this suited the car as its external appearance was ideal for driving to the local church, though I wouldn’t care to drive much further. The instruments were good but the speedometer was badly sited in relation to the steering wheel. The Daimler proved a surprisingly basic car and not sporting enough for me to be fun or even to offer particularly good value.”



**The Conquest has a smooth six-cylinder 2,433cc engine but rather uninspiring performance**

**Malcolm Cox** – “At best you would call the Daimler stately; when we thought the car was travelling quickly we discovered the speedo was overly optimistic (3). The steering was both heavy and vague – the worst combination – the brakes seemed only adequate (5) and while the pre-selector worked well, three of the four gears seemed superfluous! The car held the road well thanks to the tyres but the handling wasn’t inspiring, though probably about right for the performance (5). The ride was disturbed on poor surfaces but comfortable on smooth ones (6). The Daimler had a good glass area for the time, aiding vision, but the styling was somewhat bulbous and not as elegant as you’d expect a Daimler to be (5). The instruments were comprehensive, if scattered, but we were amazed by the lack of an oil pressure gauge (6). Stately – but stodgy.”

**Trevor Wooding** – “I was surprised by how quickly you could make the Daimler go if you wound it up properly (6). The steering, suspension and brakes were all fine and the pre-selector gearbox a delight to use, though you could drive all day in top gear if you wanted to (7). If the handling left something to be desired (5), the ride was undoubtedly the best of the day (7) especially on bumpy surfaces. The chassis was very well sorted and inspired confidence in this driver (7). Sadly the styling was not very distinguished (3), the dashboard disappointing and the interior plain and uninteresting. The seats felt like a trampoline! Surprisingly the Daimler was the most enjoyable car of the day for me, but I have to say that despite being the cheapest car here it is too austere to be classed as good value.”

**Malcolm McKay** – “All-round vision was extremely good, there was plenty of footroom under the front seats, and the car was easy to enter and exit. It was well trimmed – although not up to Alvis or Jaguar standards. Engine and mechanical noise levels were very low. The ride was somewhat harsh – a function of the radial tyres fitted to this car – and there was not too much roll. So good, overall, from the passenger’s point of view.”

**The Motor** (6.5.53) – “Despite being designed for the more stringent economy of the post-war world, it is unmistakably in the Daimler tradition . . . it is in every way a better performer than the previous 2½-litre Consort and, by any standards, a notably lively example of its class. The braking figures show very high efficiency at low pedal pressure. The steering lock is exceptionally good for a car of its size. There is normally a mild degree of understeer, and corners can be taken at fast touring speeds with the utmost confidence.”

## Jaguar Mk VII

**Alan Davis** – “A superb engine, that gives excellent acceleration and flexibility for such a big car (8). The steering was very low-g geared, which made the car seem a little ponderous through the corners, and the brakes were fine, but the gearbox was awful and very notchy (6). Handling was surprisingly good given its bulk, and roadholding was also good despite the cross-plys (5). The ride was simply superb (7). The car had styling that would appeal to a wide audience both here and in the States (5) and, internally, it was lavishly prepared with a comprehensive range of gauges and with very comfortable seats (5). A wonderful creation for the money – how did Bill Lyons do it? The famed Jaguar ride was even there in the Fifties. It just needed a better gearbox to be more fun.”

**John Trott** – “The sweet sounding engine offered really good acceleration (9) – how could you fault it? The car had excellent positive steering (8) and fine brakes, but too much play on the gearlever (6). It handled very well for such a large car with cross-plys (8) and while the ride was smooth I felt that the seats could have been softer for maximum comfort (8). What wonderful, graceful lines this Jaguar had (9). I would have preferred the instruments to be grouped together, more like the Armstrong (7). Overall, a very comfortable, large, luxury conveyance – but it probably uses far too much petrol and oil.”

**Stephen De'Ath** – “Performance? Magic! Ten out of Ten. Precise steering, first-class brakes and a good gearbox, despite the large movements needed around the gate (8). The roadholding was good (8), even with skinny tyres, and it had an easy ride, just like a modern car in fact (9). I find the Jaguar’s styling rather cumbersome (6) but the interior was stylish and sumptuous (9). Best value for money by a large margin. This amazing car could be used as everyday transport in the Nineties and feel at no great disadvantage – absolutely brilliant!”

**Malcolm Cox** – “Smooth, responsive, powerful – I’m running out of superlatives, so just award it nine marks, please. The steering wandered and the car tended to understeer (7) but it was light enough on the move.



The brakes were excellent (9) but the gearbox had a long travel change and weak synchromesh that didn’t like being hurried (6). For such a big car it could be cornered surprisingly well. It’s probably a handful in the wet (7) but the ride was wonderfully refined – really first class (9). I thought this was a handsome car to look at (9), and the interior was out of this world – the only snag being the low-set seats that could be a problem for short passengers. From the driver’s point of view, it was the sort of car that shrank when you drove it – usually a sign of a good car – and it would be a marvellous mile-eater.”

**Malcolm McKay** – “You sat very low down inside but there was amazing legroom. You also sat in front of the axle whereas in all the others you sat on top. The ride was soft and compliant but the Jaguar does roll a

bit. The quality of the interior alone almost sells the car. Lovely stylish – and safe! – door handles and, oh, the luxury of having your own heater in the back!”

**The Motor** (16.4.52) – “In respect of individual aspects of its performance, the Jaguar is not perhaps in any way supreme. There are other cars which can exceed 100mph under strictly controlled test conditions. There are other cars which can carry five people and a fantastically large volume of luggage. There are likewise cars which ride really comfortably and provide fuel consumption of around 17mpg, as well as those which can be power-slid around a slippery corner for the fun of the thing. Not one of these qualities is exclusive to the Jaguar, yet in our experience the summation of them all in one car of quite moderate cost is extremely rare.”



**The MkVII has presence, attractive styling and, best of all, the 3,442cc XK twin cam engine from the XK120**

# TEST MATCH



## Alvis Grey Lady TC21/100

**Trevor Wooding** – “The Alvis went like the clappers, yet it was flexible enough to potter in top gear if you wanted to (7). The steering was good and didn’t wander but the brakes seemed only just adequate for the car’s power (5). The chassis had a very pre-war feel so you had to work hard cross-country to keep it on line (4), yet the ride was very good overall (5). The Alvis was a very appealing car to look at, and it attracted a lot of attention (7) and inside there was a nice dashboard. Unfortunately the seating position was bolt upright and vision was not as good as it might have been (5). The Alvis was certainly a driver’s car which I thoroughly enjoyed – over a short distance. What it would feel like after several hours at the wheel, I don’t

know. I’d say it was priced about right in comparison with the others.”

**Alan Davis** – “The flexible, free-revving engine offered good torque and vivid performance (8). Excellent steering made it easy to place the car on corners, the gearchange was positive, but the brakes were not really up to the task (6). The handling was good and the roadholding helped enormously by radial tyres (5) – though they probably made the ride a little choppy (5). The Alvis was quite an eye-catcher but a little old-fashioned in this company (4). The interior was a little cramped but beautifully presented (5). I find myself in a quandary here. Although the Alvis scored fewer points than the superb Jaguar, it was ultimately more characterful and therefore more enjoyable to drive as a result. That may well be the deciding factor for me.”

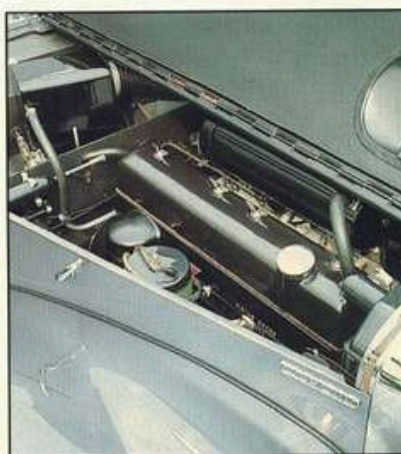
**Stephen De’Ath** – “The Alvis was a spritely, crisp performer which accelerated really well (7). The brakes were adequate and pull-up straight, while the gearbox I found to have a precise, slightly-stiff action (8). The Alvis held the road well enough thanks to the radial tyres but I found the handling somewhat ponderous. Yet I thought the ride was comfortable and probably capable of being so over long distances (8). The styling had delicacy and the thoughtfully provided sun-roof provided draught-free fresh air (9). The car proved quiet inside, had comfortable seats and offered good legroom. The instruments were comprehensive but not always easy to read (7). I thought the Alvis seemed very good value for money and I felt quite regal travelling behind that mascot on the bonnet.”

**John Trott** – “A very torquey motor (8) – the brakes could do with a servo, though (7), I agree with most of the comments already expressed except that I’d actually rate the Alvis as excellent dynamically (9) with a good but pre-war ride (7). I also considered the Alvis to be a beautiful car stylewise (9) with lashings of character heaped on. But I didn’t like the flat, uninspired dashboard inside. Without doubt this was my favourite – and if the owner hadn’t been looking I should have loved to take it away to have some real fun with it!”

**Malcolm McKay** – “The Alvis felt lively and the engine sounded superb – yet noise levels were quite acceptable. It was not that easy to get into the back but once there legroom and headroom were generous. The car had a quality feel not that far short of the Jaguar and, though it is quite private in the back, it does not feel claustrophobic. The rear seat was probably the softest of the group – the ride was a little harsh, though, and the car rolled a lot more than you’d imagine.”



Despite its bluff front, Alvis’s Grey Lady has enough power to break the 100mph barrier



**The Motor** (17.2.54) – “There is an effortlessness about the performance of the TC 21/100 which is altogether delightful. In traffic it will amble quietly in top and more than keep pace with the throng, or it will leap away in its indirect gears in a manner which at first almost disconcerts by the ease with which it does it . . . The suspension is moderately soft and an initial impression was gained that more damping might be desirable . . . The brakes gave rise to some concern at first due to the long pedal travel . . . but showed no sign of deterioration.”

THOROUGHbred & CLASSIC CARS MAY 1992

## Armstrong Siddeley Sapphire

**Malcolm Cox** – “The Sapphire had only passable performance (3) – surely it should have been better? For an early automatic ‘box, though, this one seemed good (7). The brakes and steering were not so hot, however! Dynamically it seemed very poor and I wondered if the tyres were overly inflated or the shock-absorbers clapped-out. The seats were soft but lacked support, the controls were well laid out and legible and the interior nicely trimmed (6). The Armstrong had nice flowing lines and a good glass area. It seemed high off the ground and was not as roomy inside as its large bulk would suggest (7). Sum-up? Twenty miles have never seemed so long!”

**Trevor Wooding** – “Performance was quite good once you coaxed it past 30mph (4) but it was awfully slow off the mark. This car stopped well but the gearbox was slow and felt fragile, while the steering was most disconcerting (3). It handled like a barge (3). Road holding – what road-holding? The ride was surprisingly good, however – but only on good surfaces (4). The Sapphire was simply fabulous to look at (7) with a pleasantly laid-out interior (6). I was worried by the suspension and steering which, if sorted out, would transform the car. Good value in its day.”

**Alan Davis** – “The Sapphire offered sufficient power to cope with the automatic ‘box and proved no problem on hills (6). The steering was very vague and a change of shock-absorbers might have improved the handling (4), but the roadholding was not too bad. The ride was rather soft (4). The styling was helped by the two-tone colour scheme, and the car has individual and clean lines (5). This example needed sorting to make it right and this probably clouded people’s judgements. Even so, it was probably too expensive in its day to compete with the other Coventry makes.”

**Stephen De’Ath** – “The car had only mediocre performance (6). I agree with the others about the Armstrong’s dynamic shortcomings – the grab handles proved its most useful feature! The styling was attractive (8) with a rather grandiose appearance, but the interior was disappointing (5). It was not very enjoyable to drive, either.”

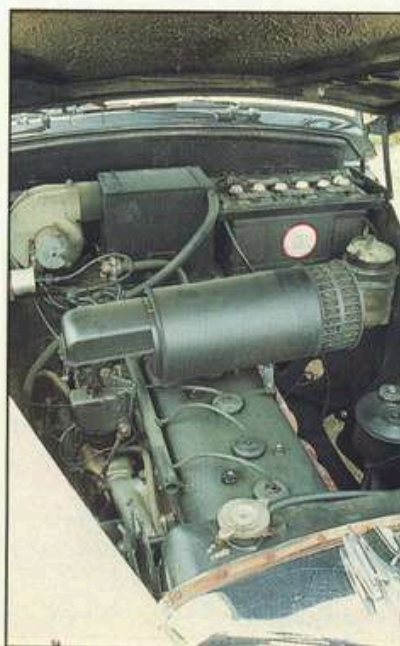
THOROUGHbred & CLASSIC CARS MAY 1992



**Malcolm McKay** – “Sadly this very well-used car did not represent the marque sufficiently well. The ride was terrible – either the tyres were too hard or there were no shockers. You sat very high up with good vision forward but rather less good to the sides. The car was well trimmed with useful stowage space, but the engine proved unexpectedly noisy for this class of car.”

**The Motor** (7.10.53) – “If . . . a ‘typical’ Armstrong Siddeley owner may be said to exist, he is undoubtedly an individual of rather conservative tastes . . . who is less concerned with dazzling performance and flashy

styling than the more practical virtues of roominess, comfort, smoothness and durability. The new . . . Sapphire . . . will not disappoint . . . But (we) were a little surprised when . . . the 0-60mph time proved better than anything we have recorded since the war in a five-six-seat saloon . . . The suspension . . . has been planned to give what has been described in America as a ‘boulevard ride’ . . . yet badly surfaced straights do involve rather a lot of movement . . . if the car is driven fast . . . The brakes . . . whilst eminently satisfactory for touring conditions left a little to be desired when the high performance . . . was fully exploited.”



*The Sapphire’s performance was disappointing, but everybody liked its flowing lines*

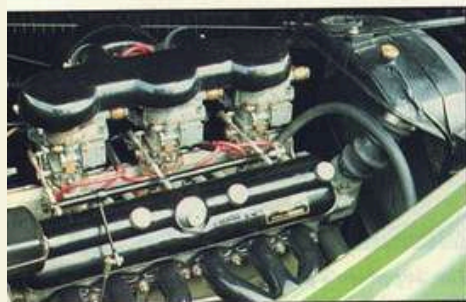
## TEST MATCH



### Bristol 403

**John Trott** – “Very free-revving engine – but you had to get it over 3,000rpm before there was much power (8). Major controls were all fine but I would have preferred the remote gearlever extension to be concealed (6). Sadly the owner had opted for cheaper commercial vehicle tyres and this had a bad effect on ride and handling (6). However the Bristol is a futuristic looking car even now and I particularly liked the absence of exterior door handles (9). Inside I thought the dash top, screen surround and door cappings would have been better with some wood or leather trim because it had a rather utility feel, somewhat like a large VW Beetle (7).”

**Malcolm Cox** – “As there was no power below 3,000rpm and the owner asked us not to exceed 4,000rpm



**The aerodynamic Bristol 403 had fine handling and roadholding despite unsuitable tyres**

because the engine was still tight, this car was difficult to assess properly (6). Still we know it is a fast car. The steering was heavy but positive (8), the brakes were very good (9), and the gearbox had a light easy change (8). The Bristol had first-class handling and roadholding (9), with a generally firm and well-damped ride (6). The aerodynamic styling is functional and pleasing to the eye (8) – shame about the colour, though! The engine was noisy but road/wind noise well suppressed for the period. The seats were comfortable and supportive, the dashboard well stocked, but the minor switchgear was somewhat confusing. It was obviously well-engineered and felt solid. Probably the safest car of the group. More of a sports car than any of the others.”

**Alan Davis** – “When driven hard, the performance improved but the car then became noisy (7). The gearbox



proved noisy too. Handling and roadholding were good and confidence building (5) and while the ride was firm it suited the sports car characteristics of the model (6). The Bristol is a typical GT car of the period with unique styling and a typically British interior (5). Build quality was to aero standards, but the result was not as impressive as I had imagined it might be. This was a costly car when new, but such high engineering standards don't come cheap. It was not as much fun as I'd thought (5) though. Mildly disappointed.”

**Trevor Wooding** – “The Bristol had disappointing performance unless really pushed (4). The steering was heavy but precise and all other major controls were fine (6). This was a rewarding car to drive on account of its fine handling and roadholding (6), despite the unsuitable tyres. You felt instantly at home, secure in the knowledge that this was a very well-engineered machine. It was good looking, with an exclusively chic appeal (6). The dashboard was disappointing, but the interior nicely done otherwise (6). Overly expensive when new and good fun to drive – even better when the engine is bedded in.”

**Malcolm McKay** – “This was the only two-door car here, but access to the back was excellent thanks to huge doors and front seat backs that fold right forward. Legroom and headroom suffered because of the advanced styling – the latter maybe due to the seats being over padded during restoration. It had a comfortable if firm ride. The rear side windows opened for ventilation without wind noise. Engine note was suitably sporting but maybe too omnipresent for a long journey.”

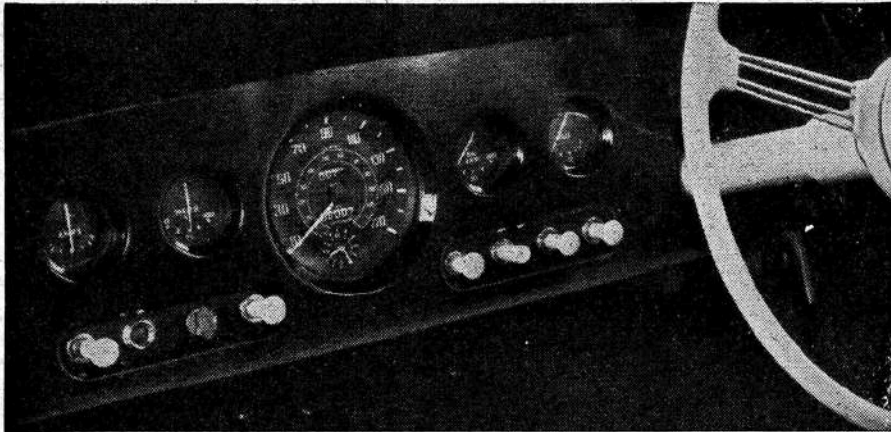
### Verdict

So which car was the winner? Let's recap. There was the luxury-on-a-budget Daimler, followed by the value-for-money Jaguar. Up the price scale a tad came the sporty if old-fashioned Alvis, and then the stately Armstrong Siddeley. Topping the lot by quite a margin, came the very individual Bristol 403.

After some heated discussion as to whether the 'best' car would necessarily be the car some of the contestants would most want to take home, the votes finally settled down like this: Jaguar two, Alvis three. So the Alvis takes it this time round.

# SMITHS

play the Instrumental part in the  
**ALVIS 3-LITRE**



In 9 out of 10 cars today you will find Smiths instruments playing an essential—and stylish—part. In the Alvis 3-litre, for instance, focal point is the dashboard with its wide range of Smiths precision instruments. Smiths instruments and accessories provide accurate information for the driver, and comfort and convenience for the passengers.

**ALWAYS REMEMBER** that Smiths are *more* than instrumental. They make many other motor accessories—car heaters, jacking systems, etc.—items which are adding greatly to the comfort, convenience and efficiency of modern cars.

# SMITHS

Instruments and Accessories



SMITHS MOTOR ACCESSORIES LTD., CRICKLEWOOD WORKS, LONDON, N.W.2  
THE MOTOR ACCESSORY DIVISION OF S. SMITH & SONS (ENGLAND) LTD.



# KALENDER 2026

## AOCN

**29-31**

JUL

**Eagle Rally, Grubbenvorst**  
Wim en Sue Morrenhof



**31-03**

AUG-SEPT

**Indian Run, Epen (Z-Limburg)**  
Jean en Ine Stijns



**23-25**

OKT



**Annual Dinner, Bonn-Bad Godesberg**  
Uwe en Martina Brogsitter

## NIET- AOCN

**21**

JUN



**Nationale Oldtimerdag Lelystad**

**06-09**

JUL



**Crossing Borders, Brombachtal Hessen (D)**  
Franz Otto

**31-02**

JULI/AUG



**Classic days, Rittergut Birkhof 41352**  
Korschenbroich

# TE KOOP

Juni 2026

## Onderdelen Alvis TD 21 Saloon

2 x bevestigingsbeugels voor  
benzinetank nieuw €50,-.  
Hans van der Meijden (2545)  
Tel: +31(0)654634252  
E-mail:hansvandermeijden@hetnet.nl

---

## Onderdelen Alvis TD 21

1 trekhaak (kogelkoppeling) was  
gemonteerd op TD 21.  
€ 50,-  
Reinhart Dortschy (2593)  
Tel: +49 (0)5202 73833  
E-mail: rdortschy@t-online.de

---

## Onderdelen Alvis TD 21

Im Wesentlichen handelt es sich  
neben einigen Neuteilen um  
Motorteile (Kopf,  
Zylinderkopfdeckel,  
Ansaug-/Abgaskrümmer,  
Kurbelwelle) und viele Kleinteile.  
Preis im Block. Einzelne Teile auf  
Anfrage!

Norbert Sadlowski (2635)  
Tel: +49 (0)170 470 4401  
E-mail: info@norbertsadlowski.de

## Onderdelen Alvis TA21

Hans Noordhoek (2548)  
Tel:+31 (0)655773147  
E-mail: j.noordhoek@planet.nl

---

## Triumph TR3A 1959

Jochen Belzer – (2662)  
Tel:+49(0)2111/9655915  
E-mail:jochen.belzer@nv-leasing.de

---

## Alvis TA21 Special

Wim Vegter – (2636)  
E-mail: wim.vegter@xs4all.nl

---

## Carburateur Alvis 3 ltr

2xStromberg 175CD  
Peter Schaaf (2640)  
Tel: +49 (0)1726763045  
E-mail: peter@schaaf.com

---

## Alvis TC21/100 Saloon 1954

Jan Westerink – (2676)  
E-mail:  
jan.rudolf.westerink@gmail.com

