

TRIANGEL

Power with beauty,



Speed with grace

december 2015 **103**

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND





"Quite comes up to claims you have made for it" – say ALVIS

30th January, 1935.

Messrs. C. C. Wakefield & Co., Ltd.,
Wakefield House, Cheapside, LONDON, E.C.2

Dear Sirs,

We are very pleased to report upon the successful tests which we have made with your new PATENT Castrol.

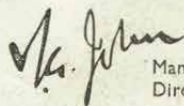
We have thoroughly tested it over 20,000 miles of roadwork and find that it **quite comes up to the claims which you have made for it.**

The cleanliness of the engine and the condition of the cylinders, bearings and wearing parts show that **it has really exceptional lubricating value.**

In cars of high performance like ALVIS Cars such qualities are eminently desirable and it is satisfactory to us to know that PATENT Castrol will soon be available for owners of our cars.

Yours faithfully,

For ALVIS CAR & ENGINEERING CO., LTD.


Managing
Director.

WAKEFIELD

PATENT

Castrol
MOTOR OIL

Colofon

ALVIS

Inhoud

Website: www.alvisocn.com

Voorzitter: A.C. Brouwers
Oostende 28, 5702 NP Helmond
tel.: 0492-552902

voorzitter@alvisocn.com

Secretaris: A. Hillebrand
Brouwersgracht 33, 1015 GB Amsterdam
tel.: 020-6241692

secretaris@alvisocn.com

Penningmeester: J.M. ten Bos
Prinses Marielaan 18, 2242 CL Wassenaar
tel.: 070-3557928

AOCN bankrekeningnr.:

ten name van AOCN,

Den Haag, Nederland.

IBAN: NL32ABNA0514076704

BIC: ABNANL2A

Evenementencommissaris: A.C. Brouwers
tel.: 0492-552902

evenement@alvisocn.com

Registersecretaris: H. van der Meijden
Schubertlaan 5, 3723 LM Bilthoven
tel.: 030-2283593

register@alvisocn.com

Redactie: Hans Noordhoek
Schutsestraat 4, 4841 EE Prinsenbeek
tel.: 076-541 36 77

redactie@alvisocn.com

Aanleveren van kopij en foto's:

Per e-mail naar: redactie@alvisocn.com

Tekst in Word (.doc of .docx).

Achter elkaar doortypen, harde returns
alleen bij nieuwe alinea.

Foto's: kleine selectie met foto-onderschrift.

Bewaar als .jpg file, grootte 300 dpi,
(± 1800 pixels hoog of breed).

Bij veel of grote foto's:

Via www.wetransfer.com naar:
redactie@alvisocn.com

en naar paulvdvelde@artiv.nl

Ontwerp en lay-out: Paul van der Velde

Druk: RDS, Odijk

Inleveren kopij en foto's voor de
volgende Triangel no. 104
Uiterlijk 20 maart 2016

• Chairman's Column

• Evenementenkalender

• Van de redactie

• Help! Mijn vrouw heeft
een Alvis! Hans van Tongeren

• Met vijf Alvisen naar het
Schwarzwald
verslag door Tom Gatsonides

• Afstellen van SU-carburateurs
Technotip door Hans Noordhoek

• Indian Run in Noordholland
verslag door Ivonne Noordhoek

• High Tea / High Wine
verslag van André Hillebrand

• Automobiel Revue
Uit het archief van de redacteur

Historische advertenties komen uit de
collectie van André Hillebrand

Voorplaat: Martin en José Aaldering in
Speed 25 Special, Via Hellenica 2015
Middenplaat: prachtige sfeerplaat tijdens
Via Hellenica.
(foto's Wico Mulder - wmfotografie.nl)
Verslag volgt in de volgende Triangel.

Triangel is een uitgave van de
Alvis Owner Club Nederland

Chairman's Column



December 2015, mijn bureau opgeruimd! Resultaat een Column.

Einde van het jaar, tijd om mijn bureau eens op te ruimen. Wat verzamel je in een jaar toch een verschrikkelijke hoop papier.

Ik verkeerde in de veronderstelling kortgeleden alles opgeruimd te hebben, bij nader inzien is dat echter alweer een jaar geleden. Tempus fugit!

Ik vond berichten van Jan Maarten over contributiebijdragen, vragen van onze redacteur over aan te leveren tekst en overzichten van onze secretaris met betrekking tot het ledenbestand.

Even pauze en het lijstje van André nog eens bekijken. Het betreft de jaren 2011 tot en met 2015. In deze periode hebben zich 28 nieuwe leden aangemeld en zijn er 22 afmeldingen geregistreerd. Per saldo dus + 6 leden. Op de laatste ledenlijst van september 2015 worden 81 leden genoemd. De ledenlijst van januari 2011 telde 75 leden.

Reden om lid te worden is meestal het bezit of de (voorgenomen) aanschaf van een Alvis. Reden om het lidmaatschap te beëindigen is bijna altijd de verkoop van het voertuig.

Wanneer ik de ledenlijst van september 2015 in ogenschouw neem, valt mij direct op dat ik aan een aantal namen, 28, geen persoon kan koppelen. Hoe komt dat? Eenvoudig, de betreffende leden heb ik nog nooit gezien, misschien wel ooit telefonisch contact gehad, maar nog nooit ontmoet.

Nu zal de opmerking wel komen: 'Je bent ook nog niet zo lang lid van deze club'. Klopt helemaal, ik ben er pas 15 jaar bij, dus een broekie!

Even verder met mijn overzicht, 53 leden heb ik ooit ontmoet of gesproken en van deze 53 zie ik 25 leden regelmatig. Het overzicht van 2011 geeft verder de volgende cijfers: 67 Nederlandse, 5 Belgische en 3 Duitse leden.

September 2015 toont ons: 66 Nederlandse, 6 Belgische en 8 Duitse leden en 1 lid van Sint Maarten.

Een derde deel van onze leden ken ik dus niet persoonlijk, wat wil zeggen dat ze ook geen gebruikmaken van de door de AOCN aangeboden evenementen. De Triangel is hier waarschijnlijk het contactpunt (niet van de stroomverdelers!) tussen AOCN en deze leden.

Voor redactie en bestuur een reden te meer om te blijven zorgen voor een aantrekkelijk clubblad. Na deze cijfers nog eens bestudeerd te hebben komen voor mij enige van onze problemen in een ander daglicht te staan. Waarom is het zo moeilijk om een organisator voor een evenement te vinden? Kijk naar de cijfers, 25 actieve leden. Waarom moet onze redacteur bedelen om kopij?

Ook hier moet alles van 25 actieve leden komen. Waarom is de opkomst bij ritten vaak zeer gering? Ik val in herhaling. Zoals iedereen mij wil doen geloven is dit een verschijnsel wat zich in elke club of vereniging voordoet, en wanneer ik eerlijk ben moet ik toegeven dat ik bij

meerdere clubs ook alleen maar een clubbladlid ben en geen gebruik maak van het vaak interessante aanbod aan activiteiten.

Maar niet getreurd, we hebben toch weer een fantastisch AOCN jaar achter de rug met leuke en gevarieerde evenementen.

De intentie is om in 2016 weer deel te nemen aan British Cars & lifestyle en misschien moeten we de leden die we niet bij evenementen zien eens extra aansporen om onze stand tijdens deze beurs te bezoeken. Ik zal het beursteam

en mijn mede bestuursleden eens raadplegen en hen om raad vragen.

Zo, mijn bureau is inmiddels opgeruimd en mijn pen is leeg!

Ik wil jullie bedanken voor je lidmaatschap en wens eenieder fijne feestdagen en een gezond en voorspoedig Nieuwjaar.

Ik hoop jullie allemaal op de ALV weer te mogen begroeten.

Jullie voorzitter,
Anton Brouwers



Evenementenkalender



Voorlopige agenda 2016

Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
AOCN evenementen:		
<u>Algemene Leden Vergadering</u>	14 februari	Locatie volgt
<u>British Cars & Lifestyle</u>	12-13 maart	Rosmalen
<u>Hare drive</u>	24 april	Locatie volgt
<u>Fire Flight</u>	11-12 juni	Locatie volgt
<u>Eagle Rally</u>	7 augustus	Locatie volgt
<u>Indian run</u>	11 september	Locatie volgt
<u>High Tea</u>	20 november	Locatie volgt
AOC evenementen:		
<u>International Alvis Weekend</u>	20 -22 mei 2016 opgeven bij Coen van der Weiden, liefst zsm	Kennilworth
Overige evenementen:		
<u>Interclassics - MECC</u>	14-17 januari 2016	Maastricht





Van de redactie



Het boekje, waarin ik de mijlen en de tankstops noteer was laatst vol. Aangezien ik dit al bijhoud van af dat ik mijn Alvis heb, was ik benieuwd naar de mijlenstand bij aankoop. Na een korte berekening kwam ik tot de conclusie, dat ik al zeker 40.000 kilometer gereden heb. Ik was verbaasd en toch wel even onder de indruk. Een tweede even korte berekening leerde mij echter, dat ik daar 35 jaar over heb gedaan. Trek de 7 jaren van de restauratie af en je komt op ruim 1.400 km/jr. Over relativeren gesproken.

De club heeft de USB-stick gekocht, waarop een kopie is geplaatst van alle oude Engelse clubbladen tot 2012. Als redacteur doorzoek ik nu regelmatig deze files om artikelen te vinden, die na vertaling bruikbaar zijn voor de Triangel. De vergelijking van diverse naoorlogse Alvissen in T 102 is zo tot stand gekomen en ik heb nog diverse andere interessante artikelen gevonden. Meestal hebben ze wel een technisch tintje, want de rit beschrijvingen zijn na al die jaren niet meer zo bruikbaar. Deze keer is de Triangel wat dunner dan gebruikelijk. Het zal het weer wel zijn of anders het beperkte aantal ritten om over

te schrijven. Zoals ik bij mijn aantreden al heb gemeld moet het ONS blad blijven en met maximaal één artikel per blad lever ik dan mijn aandeel. Gelukkig zijn er een vast aantal leden, die toch heel regelmatig wat schrijven, maar al die andere lezers, die hebben toch vast ook wel iets te melden? Ervaringen met rijden of sleutelen zijn vaak leuk om te lezen. Vooral als er iets mis is gegaan of als we iets van elkaar kunnen leren. De belevissen van Herman Schipper, zoals beschreven in het artikel van Tom Gatsonides zijn hier een goed voorbeeld van. Schrijven blijft blijkbaar een moeilijke opgave, maar gelukkig kan praten met elkaar op bijeenkomsten ook en dat levert soms mooie teksten op. Zo hoorde ik laatst een bekende Alvis rijder een prachtige, dubbelzinnige uitspraak doen. Hij vertelde over zijn zoektocht naar een voor hem geschikte Alvis en zei:

“Als ik een Alvis gevonden heb, die mij aanspreekt dan is mijn eerste actie om hem aan de praat te krijgen”



Help! Mijn vrouw heeft een Alvis!

door Hans van Tongeren

Vanaf het moment, dat wij lid zijn geworden van de Alvis Owner Club Nederland hebben wij aan vele, ook meerdaagse Alvis evenementen deelgenomen.

Vaak niet met mijn "zeer bijzonder mooie SPECIAL", (daar deze geen enkele bagage ruimte heeft, geen deuren en ook geen kap), maar met een tot ALVIS gepimpte Rover 75 of de Land Rover. Frederike heeft geregeld gezegd eens te willen uitkijken naar een Alvis voor haarzelf, maar dan zo één: "zoals Jan Maarten en Hans Noordhoek hebben", dus zo'n dikke 4 persoons cabriolet, waarvan met het dak ook half open gereden kan worden (Coupé de Ville) en die een normale bagage ruimte heeft, wat we in die van mij niet hebben.

We zijn toen serieus op zoek gegaan naar een TA type 14 of 21 uit de 50-er jaren in een zeer goede, rijdbare staat, daar ik niet meer jarenlang wil restaureren.

Diverse auto's hebben we bekeken, maar..... totdat!

We schrijven 21 Juni 2014 ...

Zelf rijd ik altijd graag de Sprintraces mee tijdens het Concours d'Elegance op Paleis Het Loo in Apeldoorn. Geweldig evenement!
De Sprint vindt plaats op Zaterdag en Zondag. Gezien de drukte op Zaterdagmorgen brengen wij onze ALVIS SPECIAL al vrijdagavond naar de paddock en gaan ook 's avonds naar het Gala, dat is het feest voorafgaand aan het Concours in de tuinen van Het Loo.



<p>ALVIS</p>  <p>1935 ALVIS Silver Eagle, 16 h.p. drop-head Coupe. Finished in two-tone grey. Small mileage. £395 Superb condition. Special bargain price .. 50 modern used cars always in stock. Enhancers. Private Finance Firms. Demonstrations anywhere without obligation. FRANK HALLAM 18-20, BRISTOL STREET, BIRMINGHAM 5 Telephone: Midland 2456 & 7</p>	<p>ALVIS</p>  <p>1933 ALVIS Speed 20. Vanden Plas Coachbuilt Sports Saloon. Colour black with beige leather upholstery. In really outstanding condition in every respect. Demonstration runs willingly given in any district. Part Exchange. £310 CRESTA MOTOR COMPANY LIMITED BROADWATER ROAD, WORTHING Phone: Worthing 2083. PART EXCHANGE — DEFERRED TERMS</p>	<p>ALVIS</p>  <p>ALVIS, June, 1933, Speed 20 Vanden Plas Sports 4-seater, black, two new Dunlop 90's. 185 Gns. Excellent condition .. OFFERED TERMS. PART EXCHANGE. OVER 300 CARS IN STOCK — SEND FOR LIST. ROWLAND SMITH (MOTORS) LTD., 78/81, HAMPSTEAD HIGH STREET, N.W.3 (N. Hampstead Tube.) Phone: Hampstead 6041 (10 lines).</p>
---	--	---



De "SPECIAL" en de "OLD BLUE LADY" bij elkaar.

Daar aangekomen ontmoetten wij Jaap en Karla Elzas, ook al jaren Alvislid, uit Amsterdam. Jaap stond met zijn prachtige LAGONDA op het showgedeelte van het Concours d'Elegance en met z'n vieren hebben we heel gezellig de rest van de avond doorgebracht. Hij vertelde mij, dat hij van Ab had gehoord, dat wij een TA 21 zochten en zei ons, dat zijn vriend Robert Frost uit Florida zo'n auto heeft en deze wel wil verkopen. Deze ALVIS, een TA 21 DHC in two tone blue



LHD, stond al in zijn garage in Engeland. Frederike was in alle staten, toen Jaap vertelde, dat de kleur van de auto ook nog BLAUW was.

Op het Loo is het weekend verder gezellig verlopen met mooi weer en veel publiek,



lekker gereden, maar onze gedachten dwaalden vaak af naar een Super auto, die ergens in Engeland op ons stond te wachten. Beiden hadden we er meteen een goed gevoel over.

Jaap heeft voor ons contact gelegd met Robert en er volgden spannende dagen. Wederzijdse telefoontjes en foto's uitwisselen, "handelen" e.d.

Toen onze voorzitter Anton de foto's zag was ook hij zeer verrast en enthousiast en zei me, dat als ik ging kijken, "HIJ " graag met mij mee wilde gaan.

Ook omdat als Frederike iets blauws ziet het al bij voorbaat verkocht zou zijn en wij wel eerst na een technische check een beeld wilden krijgen van alles, ook i.v.m. houtwerk, bedrading e.d.

Ook kwam Crossing Borders 7 zo dichtbij, dat we bijna geen tijd meer hadden op korte termijn naar Engeland te gaan om te kijken.

We hebben toen maar tijd gemaakt... De afspraak was, alleen kijken, misschien kopen, maar haar later met de trailer ophalen. Wim van Ginhoven zei: "Het is

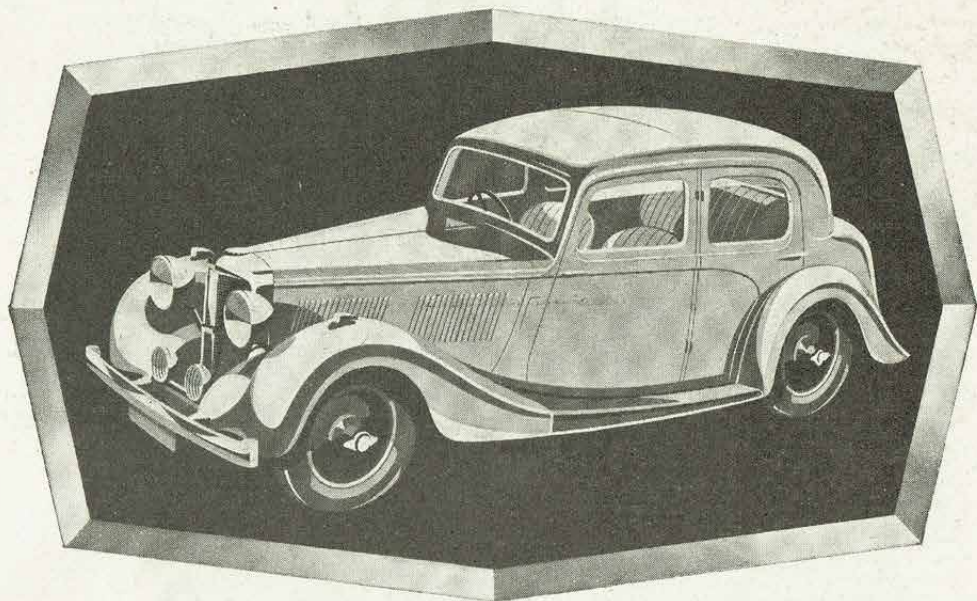
toch een auto??? rij'en met dat ding, da's toch een avontuur?"

Anton en ik zijn toen nog dezelfde week gaan kijken. We zijn bij Robert en Lauri geweldig ontvangen. Ze hebben daar in Waytown een heel groot huis met vijf slaap- en badkamers enz. en stonden erop, dat we deze dagen bij hen kwamen logeren.

De "OLD BLUE LADY" was een "links gestuurde", Ze stond in de garage en was in één woord prachtig, maar had twee jaar niet gelopen en we moesten dus aan het werk. Robert had een complete garage met brug en alles.

We mochten alles gebruiken en hij werkte zelf ook goed mee. Zo'n klus is voor Anton gesneden koek, remmetjes doen, afstellen overal aanzetten, maar het was toch best veel werk (was dan ook heel blij, dat Anton mee was gegaan) en dan gaan we rijden. Alles was perfect. Na enig overleg.... (koop jij haar, anders doe ik het) hebben we besloten de TA te kopen voor Frederike en er ook maar

A car of great capabilities . . .



...yet modest demands!

The Alvis 12/70 combines to an unusual degree several apparently opposing qualities: very high performance with a tax rating low enough to be of little consideration; extreme smoothness and silence with the acceleration of a full-blooded sports car; admirable road-holding with riding comfort that is without parallel in a car of its class. In conjunction with its superlative finish and the very long life that is inherent in any car that bears the Alvis name, these qualities give the 12/70 an appeal which is unique. "Drive it," says Mr. H. E. Symons in 'The Sketch,' "and you'll recapture something long lost: an exhilaration that you thought never to experience again." Isn't that a challenge which merits further investigation?

THE TWELVE-SEVENTY



THE ALVIS RANGE: 12/70 from £425. "Silver Crest" from £595. Speed 25 4-door Saloon £885. (Drophead Coupe £885. Sports Tourer £735.) 4.3 Litre from £995. London Showrooms: 7/9 St. James's Street, S.W.1 (Whitehall 8506). Alvis Limited, Coventry



meteen mee naar huis te rijden (650 km, 13 uur overgedaan). Frederike opgebeld, dat ze een auto rijker was, naast haar Land Rover en haar Saab Cabrio.

De rit naar huis is prima verlopen. Het was erg heet die dag en Anton smolt bijna, maar de auto heeft het goed gedaan. Ellie en Frederike stonden ons al op te wachten toen we de volgende dag in Helmond aankwamen, waren het helemaal eens met ons besluit een auto in die staat maar meteen te kopen en mee te nemen. De volgende dag zijn er richting-aanwijzers op gezet, onze eigen spullen er in en zijn we naar Eerbeek gegaan. We hebben met goedvinden van Robert

nog geruime tijd op zijn Engelse kenteken gereden, dus konden we de week daarop al Crossing Borders 7 in Vaals meerijden met onze eigen, dan wel "Engelse" ALVIS, wat we dan ook gedaan hebben. Frederike heeft die dagen zelf het grootste deel gereden. Inmiddels heeft onze Lady een Nederlands kenteken, zijn er een paar kleine aanpassingen gedaan en is Crossing Borders 8 al weer gereden.

Het blijft een geweldige auto. Frederike is er erg blij mee.....en is ook lid geworden van onze club, een vrouw met een eigen ALVIS.

Hans van Tongeren



Met vijf Alvissen naar het Schwarzwald,

Augustus 2015

Bij het drielandenpunt Luxemburg-Frankrijk-Duitsland verzamelden we in een hotel vlak bij het ons zo bekende politieke Schengen (ons VERDRAG!).



Zo rond borreltijd kwam een ieder aanrijden. Wij en Herman met Elly waren een dag eerder van huis gegaan en hebben deze ca 400 km in onze Alvis gereden. Bart/Jolijn – Jos/Elly en Martin hadden hun geliefde vierwieler op de trailer gezet en deze werd bij het hotel gelost. Zo stonden er vijf Alvissen voor het hotel. En negen personen binnen (José

van Martin had deze dagen een uitje met haar dochter) konden de eerste verhalen uitwisselen. Een gezellig weerzien na een lange tijd voor de meesten van ons. Er is dus zeer veel te vertellen. Het er op volgende diner was dan ook een kakafonie van jewelste. Misschien niet door de overige eters zo gewaardeerd, maar wij genoten in volle teugen.

Kortom de start van ons spontaan georganiseerde reis was top.

De volgende dag op weg door Frankrijk naar het Duitse Baiersbronn, een slordige 350 km. Er was niet echt een route uitgezet, maar Bart had een lijstje gemaakt met opvolgende (kleine) plaatsen, zodat ieders navigatie systeem de mooie stille binnenwegen kon volgen. Een goed systeem om elkaar niet



kwijt te raken en zo rond 11 uur gezamenlijk de koffie met gebak te nuttigen. Het is een vakantie uitje dus zo'n extra caloriebommetje dat mocht wel van ieders therapeut en of eega! Lijnen of super gezond eten is er tijdens deze dagen niet bij. Ook het alcoholverbruik liep behoorlijk op tijdens deze tocht. Vergelijkbaar met wat onze auto's aan bovengemiddeld benzineverbruik vertonen zo pasten de berijder(s) zich ook helemaal aan qua alcohol consumptie! Het hotel waar we een 3-tal nachten verblijven was goed van kwaliteit - echt Duits - gewoon heerlijk. Met alles zoals zwembad – fitness – sauna – massage etc erbij. Hier kon een ieder zich op zijn manier vermaken. Als groep werd er iedere avond gegeten, zodat de dagervaringen grondig uitgewisseld werden.

Maar: Met een kleur Alvis rood-blauw en groen, met Herman erbij is er altijd wat te doen! Zo ook nu; Volledig buiten zijn "schuld" vonden we de groene Alvis in een gemeen gootje langs de weg. Gestrand! Hoe kon zo iets



gebeuren. Op deze smalle weg net voor een haarspeld bocht kwam een enorme vrachtwagen ons "bergop" tegemoet. De chauffeur dacht dan heb ik ook echt voorrang en nam dit wel heel ruim op. Zowel de bocht als het begrip voorrang. Gevolg, Herman heel rustig rijdend (eigenlijk ongewoon), week iets meer uit naar rechts. De vrachtwagen nam deze haarspeldbocht uitrijdend helaas met nog wat meer extra ruimte. Herman zag dat gevaarte zijn richting opkomen en zijn spiegel zou zo geraakt worden. Hij ging nog maar wat meer naar rechts - Bengdaar lag de Alvis op zijn buik met het rechter voorwiel los in de lucht. De hele rechter zijkant hangend boven de greppel.



Met geen mogelijkheid kon de Alvis op eigen kracht "los" komen. Zelfs met vier man tillen en trekken was het onmogelijk om deze 1600 kg weer op de weg te krijgen. Gelukkig hadden we genoeg ideeën om de



auto te liften en weer terug op de weg te krijgen. Van stenen stapelen onder het voorwiel tot en met een lange boomstam als hefboom te gebruiken. Nee, dit alles niet met het gewenste resultaat.



Na enkele minuten beraad en overleg werden er twee kriks gebruikt om zo-doende de auto toch weer minstens zo'n 30 cm te heffen. Dit lukte, de auto kwam omhoog en het wiel bleef vrij boven de goot hangen – er moest dus nog wel wat terug naar de weg gereden worden.

De rollende krik werd in de juiste positie gezet en met motor en mankracht ging het nu richting weg. Het lukte en een zucht van verlichting ging door ons allen heen. Alles functioneerde gelukkig goed, zowel Herman als de auto, dus konden we onze tocht vervolgen. Met weliswaar wat vertraging, maar met een zeer voldaan gevoel van deze bijzondere succesvolle "reddingsoperatie". Zie op de foto de blij lachende gezichten van het gestrande



op tijd terug in 't hotel waar we van de diverse faciliteiten konden genieten. De avonden werden met een goed diner en gesprek in waardigheid afgesloten. Heerlijk, zo enkele dagen met elkaar te kunnen doorbrengen.

echtpaar, nadat ze weer veilig op de weg stonden. Bart had in dit gebied wat rallies gereden en de mooiste routes bewaard en ons voorgeschoteld. Fantastisch mooie en kleine wegen met nagenoeg geen verkeer en een buitengewoon mooie natuur. Soms vergezichten, dan weer bosrijk en gelukkig af en toe een klein dorpje waar we voor zeer weinig geld heerlijke koffie met Apfelstrudel konden krijgen. Rondjes van zo'n 150 tot 200 km werden er gemaakt. Aldus waren we altijd ruim

Het echte vakantie gevoel kwam helemaal boven. En dat is dan een groot voorrecht, dat we er zo als groepje van kunnen genieten. De auto's hebben het allemaal goed gedaan en op een enkele kleine bui na hebben we kunnen genieten van een fijne nazomer. Ook de gründliche, maar vriendelijke Duitse gastvrije hotel mentaliteit konden we waarderen.

Tom en Rosalie Gatsonides





door Hans Noordhoek

Afstellen van SU-carburateurs

Mijn Alvis TA 21 heeft altijd prima gelopen en had een benzine gebruik van ongeveer 1:7,5. Best veel, maar voor deze motor niet ongebruikelijk. Twee jaar geleden kwamen er wat ongezonde geluiden uit het vooronder en dat was de aanleiding om een totale revisie van de motor te starten.

Na de revisie was de oliedruk prima en had ik geen viskeuze olie (SAE 25-75) nodig om de druk op peil te houden. Na het zeer voorzichtig inrijden, kwam het moment om eens wat sneller te gaan rijden. Boven de 90 km/hr hield de motor echter duidelijk in. Ik bewaar het verhaal over het lange pad naar een weer goed lopende motor voor een volgende Triangel, maar mijn ervaringen met het opnieuw afstellen van de carburateurs wil ik nu graag met jullie delen. Het lijkt vast weer een heel technisch verhaal te worden, maar de eindconclusie is voor de eenvoudige sleutelaar mijns inziens zeer bruikbaar.

De SU-carburateur

Carburateurs zijn met al hun bijregelingen ingewikkelde gasfabrieken geworden. Dat het toch eenvoudiger kan, bewijst de SU constant-vacuümcarburateur, die je op veel oudere Engelse auto's vindt. Dit is in feite een horizontale sproeiercarburateur, waarvan de afmeting van de venturi door een bewegende zuiger kan worden veranderd. De ruimte boven de zuiger is via een lucht boring verbonden met de ruimte tussen de gasklep en de venturi. Bij het openen van de gasklep wordt

het vacuüm in het inlaatspruitstuk doorgegeven aan de ruimte boven de zuiger, waardoor deze omhoog beweegt en de venturi groter wordt. Zo wordt de grootte van de venturi steeds aangepast aan de luchtsnelheid en het motorvacuüm. Aan de zuiger is een ietwat taps toelopende naald bevestigd, die in de hoofdsproeier steekt. Gaat de zuiger omhoog, dan geeft de naald een grotere doorlaat van de sproeier vrij. Voordeel van dit systeem is dat je het lucht-benzine mengsel zelf kan beïnvloeden door de vorm van de naald aan te passen (andere naald) of de instelling van de hoofdsproeier qua hoogte. Bij zelf afstellen in een normale situatie is de laatste methode het meest gebruikelijk en bij een SU ook makkelijk uit te voeren. Bij het afstellen van de hoofdsproeier moeten we goed in de gaten houden, dat we het mengsel over het hele gebied van stationair tot volgas veranderen. Alleen met een andere naald is het mengsel in een specifiek gebied te wijzigen.

Methoden

Voor het afstellen van de hoofdsproeier zijn er voor zo ver ik weet vier methoden te onderscheiden:

1. CO2 meting
2. JBF methode
3. Colortune
4. Vacuümmeter methode

Alle vier heb ik het afgelopen jaar uitvoerig uitgeprobeerd, nu kan ik ze dus vergelijken.

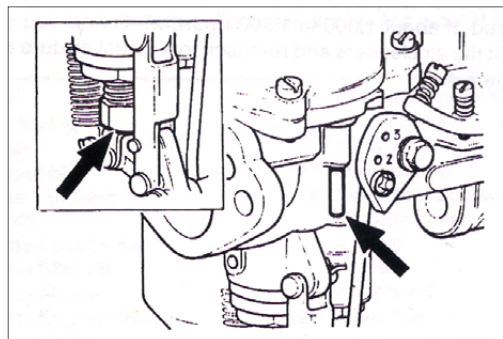
CO2 meting

De hoeveelheid CO₂ in het uitlaatgas is een waarde, die aangeeft of de carburatie goed is afgesteld bij stationair lopen. Bij moderne auto's is dit de gebruikelijke methode en werkt dat goed, maar bij onze oude motoren heb ik er geen prettige ervaringen mee. De optimale waarde voor mijn TA 21 schijnt 3,8% te zijn. Knap hoog vergeleken met moderne motoren, maar hij loopt er goed mee. Deze meting kun je goed (laten) uitvoeren in een garagebedrijf (mijn advies, als je ten minste een goede relatie hebt) of met een eigen CO₂-meter van bijvoorbeeld Gunson. In beide gevallen slingerden de gemeten waarden tot wel 1%. Deze afwijkingen lijken het gevolg te zijn van de bouw van de SU carburateur en geven mij niet het gevoel, dat ik echt nauwkeurig bezig ben en ja, ze zijn gereviseerd. Mijn Gunson CO₂meter is volgens de handleiding ook niet bruikbaar bij langdurig meten en daarom m.i. minder geschikt als je een echt probleem hebt.

De JBF-methode

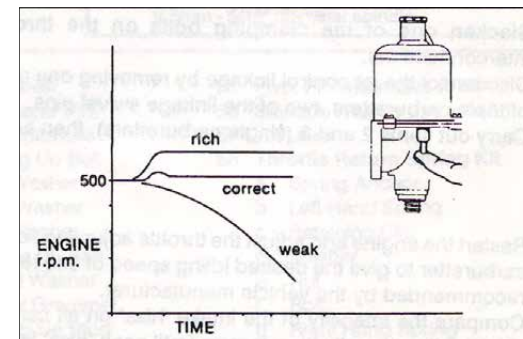
JBF staat voor Jan Boeren Fluitjes. Deze simpele methode wordt door SU aanbevolen en is m.i. het meest geschikt voor een eerste poging om de carburateurs af te stellen. Dit kan door bijna iedereen

Drukstift rechts onder de carburateur



worden uitgevoerd. Sommige SU-carburateurs (H4 en HD6 zoals te vinden op de 3 liters) zijn er zelfs speciaal voor ingericht. Onder aan de carburateur zit dan een stiftje (zie afbeelding). Druk dit in bij lopende motor en kijk wat het toerental doet. Bij versnellen staat hij te rijk, bij vertragen staat hij te arm. Kijk op de grafiek. Snel en effectief. Heeft de carburateur deze voorziening niet dan kan je bij afgenomen luchtfilter met een mesje o.i.d. de zuiger iets optillen. Het effect is het zelfde. Even uit de praktijk. Een tijdje geleden belde Anton, ja onze voorzitter, mij op met een wanhopige klank in zijn stem. Hans, ik krijg mijn TD 21 niet goed aan het lopen en het zit in de carburatie. Anton heeft overigens ook zo'n Gunson CO₂ meter. Aangezien Anton ook altijd

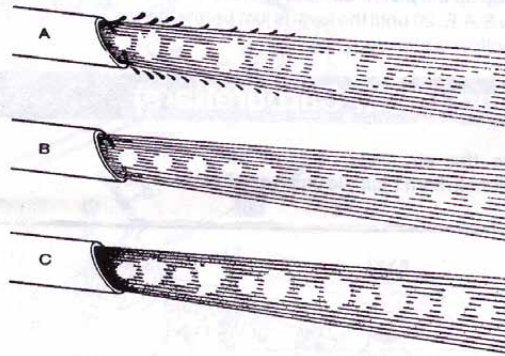
Motortoerental bij lichten van de zuiger





Het effect van het mengsel op het uitlaatgeluid

Te arm: onregelmatig geluid met af en toe overslaan
Goed: regelmatig lopen
Te rijk: regelmatig overslaan, zwarte rook

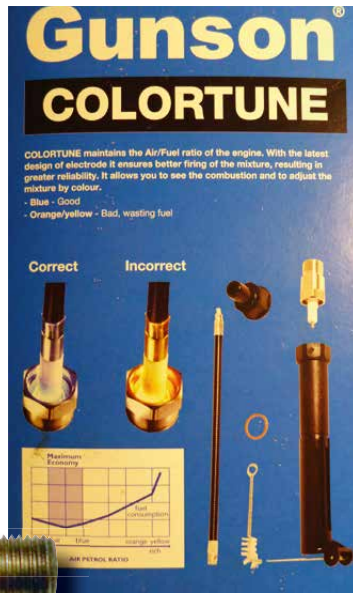


klaar staat voor een ander, ben ik meteen in de auto gesprongen om te gaan helpen. Ik heb niet geluisterd naar alles wat Anton zelf al had geprobeerd, maar gewoon de JBF-methode toegepast en met resultaat. Niets gemeten, gewoon luisteren naar het toerental en afstellen. Dit was niet de stijl van Anton, maar hij was onder de indruk van de resultaten.

Colortune

Ik heb lang geleden ook zo'n ding gekocht.

Het lijkt heel eenvoudig, praktisch en accuraat. Montage is eenvoudig, een bougie vervangen door de "Colortune." Vervolgens start je de motor en met de choke uit bekijk je de kleur van het mengsel. Met de hulp van de korte instructies, is afstellen snel gedaan tot dat de kleur



De bougie met kijkgat

De doos

Diverse foto's van mijn unit. Kijk maar wat je kunt gebruiken



De opschuifunit met spiegel



De kleuren met grafiek

een mooi Bunsen blauw is, zoals te zien in de afbeelding. Als de carburateurs aan de andere zijde zitten als de bougies, zoals bij een TA 21, is een atletische houding nodig om de vlam te zien en ook nog de sproeiers bij te stellen. De unit is overigens daar voor voorzien van een speciaal spiegeltje, zodat het wel werkbaar blijft. Het licht is vrij zwak, dus in het donker werkt het het beste. Dit systeem is een goede vervanging van een CO2 meter, maar ook hier stel je alleen af bij stationair lopen.

Vacuümmeter

Deze methode is een laatste fine tuning. In mijn artikel over de vacuümmeter in Triangel 101 ben ik hier al uitgebreid op in gegaan. Na stationair afstellen van de carburateur met één van de bovenstaande methoden, ga je op de grote weg gewoon proberen. Neem een vaste waarde voor het vacuüm, bijvoorbeeld 10 "/Hg. Ga rijden op een horizontale weg en liefst met weinig wind.



Kijk hoe hard de auto gaat rijden en noteer dit. Stel de hoofdsproeiers bij met 1/8 slag per keer en kijk hoe hard de auto nu rijdt. Trial and error methode. De stand waarbij de auto de hoogste snelheid haalt is de optimale stand voor jouw motor op snelheid. Want nu stel je de carburatie af bij een zware belasting. Is er geen afstelling mogelijk voor optimaal stationair lopen en gelijktijdig bij zware belasting, dan is overwegen of de naald vorm passend is aan de orde. Er zijn hier voor twee opties, een ander type naald voldoet beter of de naald is erg versleten. Voor bijvoorbeeld de TA 21 zijn er twee door SU aanbevolen types met elk hun eigen karakter.

Eindconclusie

Voor mij is het werken met de JBF-methode uiteindelijk de makkelijkste gebleken met bovendien een goed resultaat.



Self-steering The electric-powered LUTZ Pathfinder – the first of three “pods” – has been unveiled in Milton Keynes, to trial driverless vehicles in pedestrianised areas

(Red. Ingezonden door Lutz Burchard. Een vooruitziende blik voor als hij echt oud wordt)

De Indian Run in Noord-Holland

19 en 20 september

Door Yvonne Noordhoek

Na een zeer natte, winderige week start het weekend met mooi weer.

Simon en Marijke moeten wel een lijntje met boven hebben.

want als je eenmaal verkeerd rijdt, is de weg moeilijk terug te vinden...

Een leuke uitdaging dus, maar achteraf niet nodig want we blijven met z'n allen bij elkaar rijden met Simon en Marijke voorop.

Hierdoor kan ik ook heerlijk genieten van de prachtige gezichten op water, dorpen, stadjes, dijken, polders en dieren. Holland op z'n mooist: dijken met aan de ene kant hoog water en aan de andere kant de polder een stuk lager,



We verzamelen rond lunchtijd in Ouderkerk aan de Amstel bij Restaurant De Voetangel, een voormalige tolplaats met een lange historie, dat al een keuzemenuutje voor de Alvisclub klaar heeft liggen.

Als je zeker denkt te weten dat het plaatsje Oudekerk heet, kan je lang zoeken op de Tom-Tom. Aan de lange eettafel die voor ons is gereserveerd, ontstaat iets wonderlijks: alle dames nemen plaats aan de ene kant met uitzicht op het water en alle heren gaan aan de overkant zitten met uitzicht op.... de dames.

Na veel bijgeklets en ons goed gelaafd en gespijsd te hebben, kan de rit beginnen. We krijgen een routebeschrijving met 'bolletje- pijltje' en de afstanden in km en soms ook in mijlen. Ik zit ijverig mee te schrijven,



zeer veel watervogels, reigers en de kleuren van de beginnende herfst, een ware Indian Run. En dat alles met ons hoofd in de frisse lucht, coupé de ville.

Voor de chauffeurs is het hard werken. Er zijn veel fietsers op de vaak smalle wegen, talloze bruggetjes, kleine dorpspleinen, nauwe straatjes en veel bekijks. Je kunt goed merken dat we in de buurt van Schiphol zijn.

Er vliegen veel vliegtuigen stijgend of dalend over, soms zo dichtbij dat je de kerosine kunt ruiken. Toch stoort mij dit geen seconde in mijn impressie van het prachtige waterrijke groene hart. Aan het einde van de middag blijken er wat wegen opgebroken te zijn en moe en voldaan rijden we achter Simon aan naar ons hotel: Hotel de Herbergh in Badhoevedorp. Inchecken en meteen een afscheidsdrankje

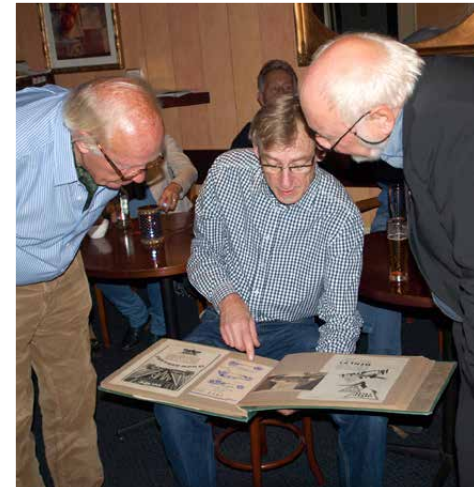
In De Hoef mochten we tijdens de lunch parkeren voor de kerk, waar de Heilige Antonius van Padua over de auto's waakte.



met Hans en Ingeborg, die ons helaas dan al moeten verlaten. Borrelen en omkleden kost veel tijd, dus als de taxi's voorrijden om ons naar het restaurant te brengen, staat natuurlijk niet iedereen klaar. In de haast vergeet Anton de oorkonde en de attentie voor Simon en Marijke. Zijn speech tijdens het eten is er niet minder om. De twee taxibusjes brengen ons naar een bijzonder en zeer smaakvol ingericht restaurant



“Bij Qunis” in het oude gemaal De Lijnden. Het gemaal stamt uit 1847 en speelde een belangrijke rol bij de drooglegging van de Haarlemmermeer. Het is in 2005 buiten gebruik gesteld en mag zich inmiddels een Rijksmonument noemen. In 2014 is de restauratie van het ketelhuis gestart met veel respect voor het



Bij de borrel vooraf werd André's aanwinst, een album vol origineel Alvis promotiemateriaal, bевonderd.

monumentale en industriële karakter. Hierin huist nu restaurant Bij Qunis en wij worden in de kleine beuk geplaatst, een besloten ruimte met een hoog plafond en prachtig uitzicht op de Ringvaart.



Het diner is zorgvuldig samengesteld en getuigt van een goede kok, met een moderne visie op gevarieerd eten en verse groenten van het seizoen. Het smaakt heerlijk en het wijnarrangement past er perfect bij. Frederike leert hoe ze in één keer een enorme hoeveelheid glazen in haar handen kan dragen en Jan Maarten deelt met ons zijn vreugde over het fantastische





sociale leven hebben zij tijd gevonden deze dag met ons mee te genieten van het prachtige Hollandse landschap. Op de pont kunnen wij elkaars Alvissen uitgebreid bewonderen.

Na weer een schitterende rit langs water, weilanden en zeer dure huizen houden we een koffiestop in Grootchermer in museum en beeldentuin Nic Jonk, een beeldhouwer bekend in binnen- en buitenland. De beelden van Nic kunnen niet mooier opgesteld worden dan in deze

voetbalspel van Heracles. De twee taxibusjes brengen ons weer terug naar het hotel, niemand hoeft zelf achter het stuur. De volgende ochtend tijdens het ontbijt zien we een voor mij onbekende Alvis aan komen rijden: Karin en Matty Quist voegen zich bij ons. Binnen hun drukke werkzame en



goed onderhouden tuin langs het water met een zeer weids uitzicht. Voor mij is de pauze te kort, ik zou nog wel uren kunnen proeven van deze rustige sfeer en gepassioneerde kunst. Maar goed. Het gaat om de auto's en de mensen, dus instappen maar weer. De zon gaat steeds harder schijnen, het wordt gewoon warm, er is veel wind en zo arriveren we in Restaurant Havenrijk in de jachthaven aan het Uitgeestermeer in Uitgeest. Hier is een fantastische lunch voor

ons bereid, waar we ons tegood aan doen. Er wordt nog veel gepraat, uitgewisseld en dan afscheid genomen. Iedereen rijdt weer op huis aan. Vanaf deze plek bedank ik Simon en Marijke voor dit heerlijke, goed georganiseerde weekend in hun prachtige woonstreek.

Yvonne



Serius genieten van de heerlijke en overdadige lunch



High Tea

**Locatie:
Roskam
Wijn Museum
Oss.**



High Wine

**AOC,
Appellation d'Origine
Contrôlée,
of Alvis Owner Club??**

Als een goed getraind gezelschap kwamen de meeste deelnemers aan de High Tea vrijwel gelijktijdig bij het wijnmuseum aan en werden we door de kwartiermakers Hans en Frederike naar een verassend grote ruimte geleid. Het is een bijzondere locatie, het voormalige schoolgebouw in Oss.

De grote ontvangstruimte is sfeervol ingericht met allerlei bekende en ook volkomen onbekende attributen welke met wijn en wijnbouw te maken hebben. Of de oude sjees in deze ruimte ook voor de wijnbouw is gebruikt dat weet ik niet, maar hij zal zeker uit Frankrijk komen zoals vrijwel alle verzamelde wijnattributen.

Als welkom stond de koffie en natuurlijk ook de Thee gereed, met de bijbehorende



lekkernijen. De gastvrouw Elisabeth du Ysér en aanvullend ook de gastheer Jouke de Vries hielden een inleidend praatje om ons welkom te heten. Elisabeth

heeft zich al lang in de biologische wijnbouw verdiept, en Jouke is als projectontwikkelaar actief. Verder verklaarden zij dat zij al reeds zeer lang van het bestaan de AOCN op de hoogte zijn. Martin en Paul van der Velde zijn namelijk ook Fiat 124 Sport Spider rijders en via deze Fiat club hebben zijn onderling al heel lang contact en vriendschap. Voor de stand op de beurs van British Cars & Lifestyle, waar Elisabeth en Jouke trouwe bezoekers zijn, mogen wij altijd gebruik maken van Fiat standbouwspullen. Ook de Fiatclub heeft wel eens van de Alvis standmaterialen gebruik gemaakt.

Een mooie uitwisseling, en nu dan ook het contact voor deze bijzondere locatie voor de High Tea.

Frederike van Tongeren en Elisabeth du Ysér hebben dit jaar de organisatie van de High Tea op zich genomen, zij blijken ook al bevriend te zijn, er is dus een



dubbele verbintenis tussen de gastvrouw en heer, en de Alvisclubleden.

Na de introductie kon er volop genoten worden van allerlei zoete en hartige hapjes. Hierbij konden wij ook kennis-



Frederike en Hans werden als High Tea organisatoren door Anton beloond met het Alvisisten paspoort





maken met onze nieuwe leden uit Gytsjerk, Simon en Ine Feenstra. Zij bezitten de oudste Alvis binnen de AOCN, een 12/50 tourer uit 1924, misschien komt hij in 2016 op de stand bij British Cars & Lifestyle te staan. Tijdens de high Tea werd een klein gezelschap door de gastheer in de privé vertrekken rondgeleid. De term "My home is my Castle" is hier wel heel toepasselijk. Door jaren in Frankrijk rondgereden te hebben heeft dit echtpaar de nodige curiosa verzameld, en dit heel sfeervol in het huis verwerkt. Een voormalig schoolgebouw vind je echt niet meer terug. De open haard brand romantisch in de woonkamer, je zou er zo met een glaasje cognac bij gaan zitten. Buiten is er ook het nodige verbouwd, en gebouwd. Een fraaie binnenplaats met daaraan grenzend, drie in stijl gebouwde garage boxen, en op de binnenplaats stond een fraaie Citroen SM, dus die met de Maserati motor, te pronken.

Na de rondgang begon het wijn-gedeelte. Een proeverij met daartussendoor uitleg over de traditionele wijnbouw, verlucht

met een dia show die prima bij deze sfeer paste. De proeverij begon met eerst twee witte wijnen die reeds op leeftijd waren, ja, het kan dus ook, een oude witte wijn. Daarna diverse rode en natuurlijk alles van de biologische (traditionele) wijnboer. Op het etiket vindt je dit echter niet terug, deze wijnboeren zijn van mening dat zij voort werken volgens de oude wijnbouw tradities, dus zij maken de echte wijn zonder gif te spuiten zoals dit al eeuwen wordt gedaan. De gifmengers moeten maar op hun etiket vermelden dat zij het met het milieu niet zo nauw nemen. Ook het strooien van kunstmest is niet kwaliteit verhogend, de druiven groeien



onrijpe druiven blijven achter om verder door te groeien. Na het oogsten komt het persen, gisten filteren en bottelen aan de orde, en als afsluiting natuurlijk de kurk. Kurk of schroefdop wat is beter? Dat was de grote vraag bij de aanwezigen.

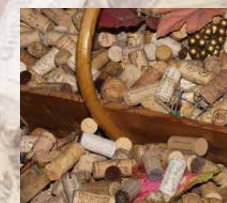


snel en mooi, maar de smaak moet vanuit de diepe ondergrond komen. Bij toepassing van kunstmest ontwikkelen de wortels van de druivenstokken zich in de bovenlaag van de wijngaard. Indien er geen kunstmest wordt gebruikt, dan wortelen de druivenstokken zich tot een diepte van vele meters, en dit is goed te proeven aan de wijn, misschien komt hier de term "een diepeworteld vertrouwen" wel vandaan. Ook aan de bladeren valt het een en ander af te lezen, een verdord blad wijst er op dat dit blad zich opoffert voor de druiventros en geen vocht meer aan de stok onttrekt. Er zijn ook druivensoorten waarbij de tros in gedeelten geplukt wordt, de rijpe zoetste druiven bij elkaar en daarna de minder zoete enzovoorts, dit levert wel kostbare wijnen op. Ook de druivenpluk kwam aan de orde, vroeger een zware arbeidsintensieve bezigheid, tegenwoordig wordt dit vaak mechanisch gedaan. Je zou het niet verwachten, maar dit levert eigenlijk een beter resultaat op dan de traditionele pluk, de machine vouwt zich om de wijnstok en schud / trilt de rijpe druiven er af, deze worden allemaal in de oogst-machine opgevangen. Er gaan dus geen rijpe druiven meer verloren en de nog

De uitslag, een schroefdop is prima, maar meer geschikt voor de wijnen welke snel geconsumeerd worden, voor de duurdere bewaarwijnen blijft de oude kurk het meest geschikt, eventueel de vervanger van samengeperste kurk mag ook. Ik sluit dit verslag maar af met een spreuk die op vele van onze leden van toepassing is: "Leeftijd is als wijn, hoe ouder hoe beter."

Frederike en Hans, Elisabeth en Jouke, hartelijk dank voor deze bijzondere High Tea, hij had een goede afdronk.

André Hillebrand.

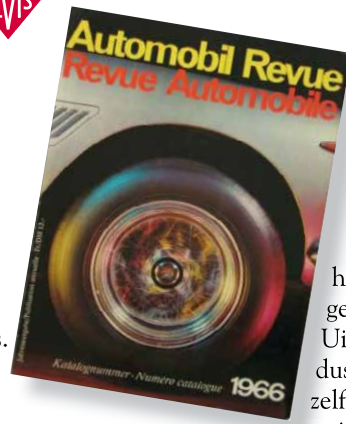


Automobil Revue

Hans Noordhoek

Dit boek uit 1966 is eigenlijk een complete, tweetalige (Duits en Frans) catalogus op A4 formaat van alle toen verkrijgbare auto's. In die periode reed ik zelf net auto en de tweedehandsjes, die ik in de daar op volgende jaren heb gekocht, zijn hierin nog als nieuw aanbod omschreven. Nostalgische gevoelens te over.

Reeds enige jaren staat dit boekwerk in mijn boekenkast en onlangs heb ik, op zoek naar kopij voor de Triangel, dit boek eens



helemaal door gebladerd. Uitgave 1966 dus daar in zou, zelfs in Duitsland en in Frankrijk,

toch ook het merk Alvis vernoemd moeten worden. En jawel, zie de hier afgedrukte bladzijden waar alle toen verkrijgbare Alvissen worden beschreven.

Alvis GB

Englische Qualitätsmarke, Hersteller von Automobilen, Armeefahrzeugen und Flugmotoren. 1965: Finanzieller Zusammenschluss mit Rover.

Alvis Ltd., Holyhead Road, Coventry, England

MODELLREIHE - GAMME DES MODÈLES

3 Litre Series III - Graber Super

Alvis 3 Litre Series III

Mittelgrosser Klassewagen. Serienkarosserie Park Ward nach Entwurf Graber. 1966: Motor 153 PS, 3 Vergaser. Motor 139 PS bei Servo-Linklenkung. Geänderte Untersetzungsverhältnisse.

Motordaten: 15,26 St.-PS, 6 Zyl. in Linie (84x90 mm), 2993 cm³; Kompr. 8,5:1.
a) 153 DIN-PS bei 4700 U/min, 51,2 DIN-PS/L; 25,6 mkg (DIN) bei 3750 U/min; Oktanbedarf 95 ROZ;
b) 139 DIN-PS bei 5000 U/min, 46,5 DIN-PS/L; 23,6 mkg (DIN) bei 3250 U/min.

Motorkonstruktion: Hängende Ventile, seifl. Nockenwelle (Kette); 7fach gelagerte Kurbelwelle; Oelfilter im Hauptstrom, Öl 7 L; 3 Horizontalvergaser SU HS 6 (Motor 139 PS 2 Vergaser SU HD 6), Trockenluftfilter.

Zündkerzen Champion N4, Batterie 12 V 57 Ah, Dynamo 300 W; Wasserkühlung, Inh. 12,5 L.

Marque anglaise réputée de voitures, véhicules militaires et moteurs d'avions. 1965: Accord financier (fusion) avec Rover.

Voiture de classe de grandeur moyenne. Carrosserie de série Park Ward, dess. Graber. 1966: moteur 153 ch, 3 carburateurs. Moteur 139 ch avec direction à gauche assistée. Rapports de démultiplication changés.

Moteur (dimensions): 15,26 CV-fiscaux, 6 cyl. en ligne (84x90 mm), 2993 cm³; compr. 8,5:1.
a) 153 ch (DIN) à 4750 tr/mn, 51,2 ch/L (DIN); 25,6 mkg (DIN) à 3750 tr/mn; exig. en oct. 95 (R);
b) 139 ch (DIN) à 5000 tr/mn, 46,5 ch/L (DIN); 23,6 mkg (DIN) à 3250 tr/mn.

Moteur (construction): Soupapes en tête, arbre à cames latéral (chaîne); vilebrequin à 7 paliers; filtre à huile sur circ. princ., huile 7 L; 3 carburateurs horiz. SU HS 6 (moteur à 139 ch 2 carburateurs SU HD 6), épurateur d'air sec.

Bougies Champion N4, batterie 12 V 57 Ah, dynamo 300 W; refroid. à eau, capac. 12,5 L.

Kraftübertragung:

a) Trockenkupplung, hydr. betätigt; ZF-5-Gang-Vollsynchrongetr., Stockschialtung; Hypoid-Achsantrieb, Unters. 3,77:1 (13/49), a.W. 3,54:1 (13/46) oder 4,09:1; b) a.W. Borg-Warner-Getriebeautomat (hydr. Wandler und 3-Gang-Planetengetriebe), Wählhebel am Armaturenbrett mit Positionen P-N-D-L-R.

Untersetzungsverhältnisse:

a) 5-Gang-Getriebe: I. 3,00:1; II. 1,705:1; III. 1,24:1; IV. 1:1; V. 0,85:1 (Schnellg.); R 3,2:1;
b) Getriebeautomat: Max. Drehmomentverstärkung im Wandler 2,15fach, Unters. im Planetengetriebe: I. 2,308:1; II. 1,435:1; III. 1:1; R 2,009:1.

Fahrgestell, Aufhängung:

Kastenrahmen mit Traversen; vorn Trapez-Dreieckquerlenker und Schraubenfedern, hinten Starrachse mit Halbelliptikfedern, vorn Kurvenstabilisator, Teleskopdämpfer. Dunlop-Vierrad-Scheibenbremse, Lockheed-Servo, Scheiben-Ø vorn 29,2 cm, hinten 28 cm, bestrichene Bremsfläche 3140 cm², mech. Handbremse auf Hinterräder; Kugelkreislauflenkung, a.W. ZF-Servolenkung; Benzintank 65 L; Reifen 6.40-15.

Unterhalt: Ölwechsel alle 6000 km, Schmierung (18 N.) alle 3000 km.

Karosserien, Masse, Gewichte: Radstand 283 cm, Spur 141/138 cm, Bodenfreiheit 18 cm, Wendekreis 12 m. Coach und Cabriolet Park Ward, 5 Sitze, 2 Türen; Länge 480 cm, Breite 168 cm, Höhe 146 cm; Leergewicht (DIN) 1580 kg.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 192 bzw. 184 km/h (Werkangabe), Geschw. bei 1000 U/min im IV. Gang 32,5 km/h und im V. Gang 38,3 km/h; Leistungsgew. 10,4 bzw. 11,4 kg/DIN-PS; Verbrauch (Reise) 12-14 L/100 km (Werkangabe).

Transmission:

a) Embrayage sec à commande hydr.; boîte à 5 vitesses ZF, toutes synchr., levier central; couple conique hypoïde, rapp. du pont 3,77:1 (13/49), s.d. 3,54:1 (13/46) ou 4 09:1;
b) s.d. transm. automat. Borg-Warner (convertiss. hydr. et boîte planétaire à 3 rapp.), levier sélecteur au tableau de bord avec positions P-N-D-L-R.

Rapports de démultiplication:

a) Boîte à 5 vitesses: I* 3,00:1; II* 1,705:1; III* 1,24:1; IV* 1:1; V* 0,85:1 (surtmult.); AR 3,2:1;
b) transmission automat. multiplication maxi par le convertiss. 2,15:1, démultiplications de la boîte planétaire: I* 2,308:1; II* 1,435:1; III* 1:1; AR 2,009:1.

Châssis, suspension: Cadre à caisson avec traverses; susp. AV avec leviers triang. en trapèze et ress. hélicoïdaux, susp. AR à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques, stabilisateur latéral AV, amortisseurs téles.

Frein à disques Dunlop sur 4 roues, servo-frein Lockheed, Ø disques 29,2 cm AV et 28 cm AR, surface balayée 3140 cm², frein à main méc. sur roues AR; direction à circuit de billes, s.d. servo-direction ZF; réservoir 65 L; pneus 6.40-15.

Entretien: Vidange tous les 6000 km, graissage (18 g.) tous les 3000 km.

Carosseries, dimensions, poids: Empattement 283 cm, voie 141/138 cm, garde au sol 18 cm, diam. de braquage 12 m. Coach et cabriolet Park Ward, 5 places, 2 portes; longueur 480 cm, largeur 168 cm, hauteur 146 cm; poids à vide (DIN) 1580 kg.

Performances: Vitesse maxi 192 ou 184 km/h (usine), vitesse à 1000 tr/mn en IV* vit. 32,5 et en V* vit. 38,3 km/h; rapp. poids/puiss. 10,4 ou 11,4 kg/ch (DIN); consomm. (tourisme) 12 à 14 L/100 km (usine).



Alvis 3 Litre Series III (Park Ward)

Alvis Graber Super

Von Graber karosiertes und technisch in Details verfeinertes Modell. Daten wie Alvis 3 Litre Series III, mit folgenden Ausnahmen:

Modèle comportant des raffinements techniques de détail carrossé par Graber. Mêmes caractéristiques qu'Alvis 3 L Series III, sauf:



Alvis Graber Super Coupé

Fahrgestell: Koni-Stossdämpfer; Reifen 185-380.

Châssis: Amortisseurs Koni; pneus 185-380.

Karosserien, Masse, Gewichte: Coupé und Cabriolet, 2 Türen, 2+2 Sitze; Länge 466 cm, Breite 172 cm, Höhe 136 cm; Leergewicht (DIN) 1450 kg.

Carrosseries, dimensions, poids: Coupé et cabriolet, 2 portes, 2+2 places; longueur 466 cm, largeur 172 cm, hauteur 136 cm; poids à vide (DIN) 1450 kg.

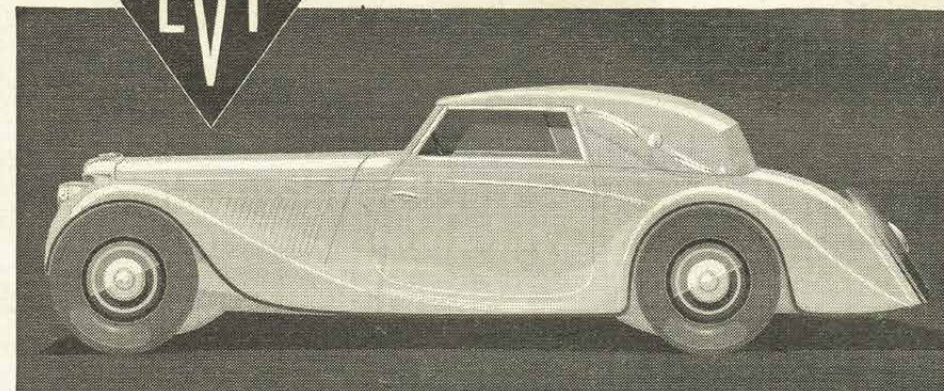


Alvis Graber Super Cabriolet

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 200 bzw. 190 km/h (Werkangabe); Leistungsgew. 9,5 bzw. 10,4 kg/DIN-PS.

Performances: Vitesse maxi 200 ou 190 km/h (usine); rapp. poids/puiss. 9,5 ou 10,4 kg/ch (DIN).

The NEW ALVIS 3 1/2 LITRE



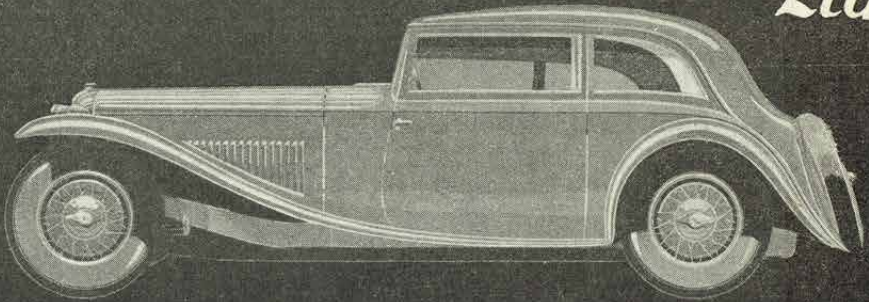
"A CREDIT TO BRITISH ENGINEERING"—*Vide Press.*

Here is the latest conception of motoring perfection, the apex of ALVIS achievement. Not only is this true in respect of performance, which exceeds all previous standards of acceleration (from rest to 80 m.p.h. in 29 seconds), speed, smoothness and silence . . . but also in its outstanding road-holding qualities.

Hailed by technical experts and the Press as marking the opening of a new chapter in automobile history, it proved to be the sensation of Olympia. Every connoisseur of motoring should make a point of studying its technical details. Chassis price is £775. Advance catalogue post free from The ALVIS Car and Engineering Company, Ltd., Coventry.

Distributors for London & Home Counties: Charles Pollett, Ltd., 18, Berkeley St., W.1.

CHARLES FOLLETT *Ltd*

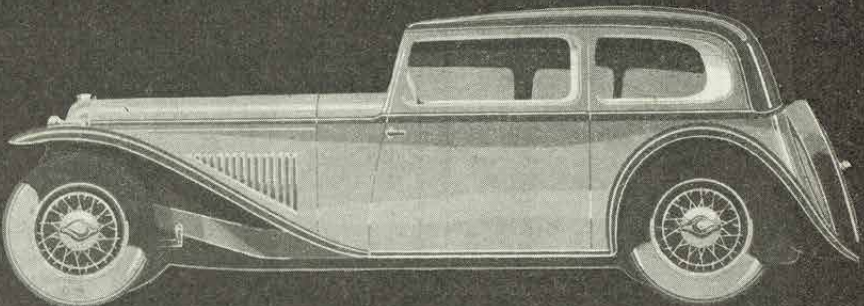


Designed exclusively for
the new 100 M.P.H
SPEED TWENTY

ALVIS

by

VANDEN PLAS (England) 1923 LTD
KINGSBURY WORKS
HENDON, LONDON N.W.9



Sole distributors for ALVIS - London & District

CHARLES FOLLETT *Ltd*

18, BERKELEY STREET LONDON W.1. Telephone MAYFAIR 6266