

# TRIANGEL

*Power with beauty,*



*Speed with grace*

APRIL 2017 **108**

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND



DE VLIEGENDE SCHOTEL ...

VERSLAG ALGEMENE LEDENVERGADERING

PLAMUREN MET SOLDEER

Website: [www.alvisocn.com](http://www.alvisocn.com)

**Voorzitter:** A.C. Brouwers  
Oostende 28, 5702 NP Helmond  
tel.: 0492-552902  
[voorzitter@alvisocn.com](mailto:voorzitter@alvisocn.com)

**Secretaris:** A. Hillebrand  
Brouwersgracht 33, 1015 GB Amsterdam  
tel.: 020-6241692  
[secretaris@alvisocn.com](mailto:secretaris@alvisocn.com)

**Penningmeester:** R. van Tuijl  
Tasveld 14, 3402 SK IJsselstein  
tel.: 06-36333159  
AOCN bankrekeningnr.:  
ten name van AOCN,  
Den Haag, Nederland.  
IBAN: NL32ABNA0514076704  
BIC: ABNANL2A

**Evenementencommissaris:** A.C. Brouwers  
tel.: 0492-552902  
[evenement@alvisocn.com](mailto:evenement@alvisocn.com)

**Registersecretaris:** H. van der Meijden  
Schubertlaan 5, 3723 LM Bilthoven  
tel.: 030-2283593  
[register@alvisocn.com](mailto:register@alvisocn.com)

**Redactie:** J. van Tongeren  
Loenenseweg 87, 6961 CP Eerbeek  
tel.: 0313-416492  
[redactie@alvisocn.com](mailto:redactie@alvisocn.com)

**Aanleveren van kopij en foto's:**  
Per e-mail naar: [redactie@alvisocn.com](mailto:redactie@alvisocn.com)  
Tekst in Word (.doc of .docx).  
Achter elkaar doortypen, harde returns (omhalen)  
alleen bij nieuwe alinea.  
Foto's: kleine selectie met foto-bijchrift.  
Bewaar als .jpg file, grootte 300 dpi,  
(± 1800 pixels hoog of breed).  
Bij veel of grote foto's:  
Via [www.wetransfer.com](http://www.wetransfer.com) sturen naar:  
[redactie@alvisocn.com](mailto:redactie@alvisocn.com)  
en naar [paulvdvelde@artiv.nl](mailto:paulvdvelde@artiv.nl)

**Ontwerp en lay-out:** Paul van der Velde

**Druk:** RDS, Odijk

Inleveren kopij en foto's voor de  
volgende Triangel no. 109  
Uiterlijk 5 juni 2017

**Triangel is een uitgave van de  
Alvis Owner Club Nederland**

### 3 **Chairman's Column - NL**

### 4 **Chairman's Column - DE**

### 5 **Van de redactie**

### 5 **Alvis barnfind**



### 6 **Evenementenkalender**

### 7 **Beurzen, Evenementen en Auto Bijzonderheden**

*Wat meer aandacht voor  
enkele interessante  
evenementen*



### 8 **Verslag Algemene Ledenvergadering**

*door Frederike van Nieuwenhuizen*

### 11 **Even voorstellen**

*Markus von Haken*



### 14 **Alvis Coachbuilders - Mulliners**

*door Jan Maarten ten Bos*

### 15 **Alvis in de Nederlandse literatuur**

*André Hillebrand*

### 16 **Rubbers voorwielophanging vervangen - Alvis TF21**

*Hans van der Meijden*

### 17 **Alvis leeft! Alvis in de pers**

### 18 **Uit de oude doos ... The Red Triangle**

### 22 **Nieuwe Alvis miniatuurmodellen**

*Jan Maarten ten Bos*



### 23 **De vliegende schotel ...**

*prototype hovercraft,  
door Martin van der Velde*



### 26 **Plamuren met soldeer**

*TechnoTip door Hans Noordhoek*

**Voorplaat: van dichtbij bekenen,  
de Firefly van Markus von Haken.  
Zie zijn artikel op pagina 11.**



## Chairman's Column

### 35 jaar AOCN

35 jaar AOCN, hoeveel Columns zijn er geschreven en wie waren de bestuursleden?

Speurwerk in oude Triangels en het raadplegen van onze secretaris André Hillebrand, als lid van het eerste uur, was nodig om antwoord te kunnen geven op de vraag in de titel van mijn column.

Het exemplaar dat voor je ligt is nummer 108, dat zou kunnen betekenen dat er 108 columns zijn geschreven en gepubliceerd. Wie waren onze voorgangers in het bestuur en waar haalden de voorzitters hun inspiratie voor een column vandaan? Sinds februari 2010 mag ik optreden als jullie voorzitter.

Misschien is het wel leuk om in chronologische volgorde onze voorgangers eens op te sommen.

Het lijstje is misschien niet helemaal compleet maar het geeft een aardig overzicht van AOCN bestuurders. En, zoals Jan Maarten heeft opgemerkt, de sfeer in de club en in het bestuur moet wel zeer goed zijn en zijn geweest wanneer men de zittingsperiode van de bestuurders in acht neemt!

1982 - Januari, oprichting AOCN met 16 leden. Voorzitter Henk van der Weiden, secretaris Tom Kruijs en penningmeester Christo van Zweeden

1983 - Januari, 1e ALV

1984 - Tom Kruijs wordt als secretaris opgevolgd door Frank Kuiper, Bert Kramer neemt het penningmeesterschap over van Christo van Zweeden, 1e Triangel verschijnt, ledental 35

1987 - Frank Kuiper wordt als secretaris opgevolgd door Wim van der Meer

1991 - secretaris Wim van der Meer wordt opgevolgd door Herman Schipper

1992 - Henk van der Weiden neemt afscheid als voorzitter, Paul Heijmans neemt het van hem over, inmiddels heeft de club 45 leden met 55 Alvissen

1994 - de AOCN neemt voor de 1e keer deel aan British Cars and Lifestyle

1997 - Herman Schipper draagt het secretariaat over aan Martin Planje

1998 - Ad van Alphen is de opvolger van voorzitter Paul Heijmans

2001 - Lutz Burchard wordt onze nieuwe penningmeester en Coen van der Weiden volgt Martin Planje op als secretaris

2004 - Ad van Alphen treedt terug en Teun Hoogeveen wordt de nieuwe voorzitter

2007 - Teun Hoogeveen trekt zich terug als voorzitter

2008 - Christo van Zweeden wordt interim voorzitter

2009 - Lutz Burchard en Coen van der Weiden stellen hun functies beschikbaar, nieuwe penningmeester wordt Jan Maarten ten Bos, André Hillebrand wordt secretaris

2010 - Christo van Zweeden stelt zijn functie beschikbaar, Anton Brouwers is de nieuwe voorzitter

2016 - Jan Maarten ten Bos wordt op 1 januari 2017 als penningmeester opgevolgd door Rob van Tuijl.

Bert Kramer houdt het record, hij heeft 18 jaar de functie van Penningmeester bekleed. Henk van der Weiden was 10 jaar voorzitter en inmiddels is André Hillebrand ook al weer aan zijn 9e jaar als secretaris bezig. Hulde en dank aan al die (bestuurs)leden die zich hebben ingezet voor de AOCN en er voor hebben gezorgd dat wij ons 35 jarig bestaan kunnen vieren. Na 35 jaar is de AOCN een (internationale) club met 75 leden uit onder andere België, Duitsland en Zwitserland. 40 jaar AOCN ligt in het verschiep, maar in mei gaan we eerst een geweldig 35 jarig jubileum vieren. Ik zie jullie graag allemaal weer op 9 april tijdens de Hare Drive.

Jullie voorzitter,

Anton



### 35 Jahre AOCN

35 Jahre AOCN, wie viele Columns wurden geschrieben und wer war in Vorstand? Nachforschungen in alten Ausgaben unseres Triangel und die Konsultation von unserem Sekretär André Hillebrand, ein Mitglied der ersten Stunde, waren notwendig, um die Fragen im Titel dieser Kolumne zu beantworten. Die Ausgabe des Triangel, die jetzt vor Euch liegt, ist die Nummer 108, was bedeuten könnte, dass 108 Columns geschrieben und veröffentlicht sind. Wer waren unsere Vorgänger in Vorstand und wo haben die Vorsitzenden ihre Inspirationen für ihre Columns hergeholt? Seit Februar 2010 darf ich als Eurer Vorsitzender fungieren. Vielleicht ist es daher hilfreich, meine Vorgänger und die früheren Vorstandsmitglieder in chronologischer Reihenfolge aufzulisten. Vielleicht ist die Liste nicht vollständig, aber sie gibt einen schönen Überblick über die AOCN Vorstandsmitglieder. Und, so wie Jan Maarten bei seiner Demission als Schatzmeister darauf hingewiesen hat, war zu seiner Zeit die Atmosphäre im Vorstand sehr gut; das war wohl auch in der Vergangenheit so, wenn man beachtet wie viele Jahren man eine Platz in Vorstand hatte.

- 1982 - Januar : Gründung AOCN mit 16 Mitglieder, Vorsitzender Henk van der Weiden, Sekretär Tom Kruijs, Schatzmeister Christo van Zweeden
- 1983 - Januar : 1e Allgemeine-Mitglieder-Versammlung
- 1984 - der Club hat 35 Mitglieder, Tom Kruijs wird durch Frank Kuiper als Sekretär abgelöst, Bert Kramer wird der neue Schatzmeister, das 1e Clubmagazin, der Triangel erscheint
- 1987 - Frank Kuiper wird durch Wim van der Meer als Sekretär abgelöst
- 1991 - Nachfolger von Sekretär Wim van der Meer wird Herman Schipper
- 1992 - der Verein hat 45 Mitglieder mit 55 Alvis-Wagen, Henk van der Weiden geht als Vorsitzender in den Ruhestand, Paul Heijmans wird der neue Vorsitzender,
- 1994 - Die AOCN nimmt zum ersten Mal Teil an British Cars and Lifestyle
- 1997 - Martin Planje übernimmt das Sekretariat von Herman Schipper
- 1998 - Ad van Alphen ist der Nachfolger von Vorsitzender Paul Heijmans
- 2001 - Lutz Burchard ist unser neuer Schatzmeister und Coen van der Weiden folgt auf Martin Planje als Sekretär
- 2004 - Ad van Alphen tritt zurück und Teun Hoogeveen ist der neue Vorsitzende
- 2007- Teun Hoogeveen scheidet als Vorsitzender aus
- 2008 - Christo van Zweeden wird Interims-Vorsitzender
- 2009 - Lutz Burchard und Coen van der Weiden stellen ihre Positionen zur Verfügung, neuer Schatzmeister ist Jan Maarten ten Bos, André Hillebrand wird Sekretär
- 2010 - Christo van Zweeden tritt zurück, Anton Brouwers übernehmt die Funktion und wird der neue Vorsitzender
- 2016 - Jan Maarten ten Bos tritt zurück als Schatzmeister am 1. Januar 2017 und wird abgelöst durch Rob van Tuyl.

Bert Kramer hält den Rekord für Vorstandsmitglieder, er hat 18 Jahre die Funktion des Schatzmeister innegehabt, Henk van der Weiden war 10 Jahre Vorsitzender, gefolgt von André Hillebrand, der bereits im neunten Jahr die Position des Sekretärs wahrnimmt.

Lob und vielen Dank an alle Vorstands-Mitglieder und auch an alle, die für die AOCN gearbeitet haben, Touren organisierten und dafür gesorgt haben, dass wir unser 35-jähriges Jubiläum feiern können.

Nach 35 Jahren ist der AOCN ein (internationaler) Club mit 75 Mitgliedern aus Ländern wie Belgien, Deutschland und der Schweiz. 40 Jahre AOCN (als Jubiläum) liegt vor uns, aber im Mai feiern wir erst einmal ein wunderbares 35-jähriges Jubiläum.

Ich möchte Euch alle gerne treffen am 9e April bei unserer 1e Ausfahrt von 2017, dem Hare Drive.  
Eurer Vorsitzender,  
Anton

Dank an Manfred Fleischmann für die Korrektur



Triangel nummer 108 ligt voor u ...

Om voor de 1<sup>e</sup> keer zo'n blad in elkaar te zetten, is voor iemand die hier helemaal geen ervaring mee heeft best een hele klus, maar ook een uitdaging. Met de onmisbare hulp van Paul is er weer een blad van 28 pagina's gemaakt. Leuk maar arbeidsintensief werk.

Er komen wat nieuwe rubrieken bij zoals: "Vraag en Aanbod" en "Beurzen, Evenementen en Auto Bijzonderheden". "Uit de oude doos" komt terug en ook meer ALVIS restauratie verslagen. We gaan door met "Alvis Coach Builders" (zie Triangel Nr. 104 blz.18/19) vergezeld van foto's uit ons eigen wagenpark.

In dit nummer veelal aandacht voor techniek, daar er in het eerste kwartaal, op de A.L.V. na, geen andere club-activiteiten te melden zijn en bij deze vraag ik maar meteen ook uw hulp bij de volgende edities.

Stuur mij leuke artikelen, die u heeft liggen of schrijf een

stukje in uw ALVIS blad. Heeft u iets te koop of zoekt u iets reageer!

Nieuwe leden, Markus en Gertrud von Haken uit Duitsland stellen zich voor in deze uitgave. Andere nieuwe leden zullen volgen.

We gaan meer aandacht besteden aan, voor u, misschien leuke beurzen, rally's e.d. om te bekijken of om aan mee te doen, zie de rubriek Beurzen, Evenementen en autobijzonderheden. Door de verschijning van de Triangel (4x per jaar) zal ik alles al ver van te voren aangeven, dus noteer zelf ook de diverse data in uw agenda ...

Wij hopen u dit jaar in grote getale te zien op ons Lustrum in Mei ( er zijn nog 2 kamers vrij ) en op onze clubritten.

Hans van Tongeren

## Alvis barnfind

Helaas niet in the barn bewaard maar in the field. Een vondst in omgeving Oxford. Voor de heel dapperen onder ons! Locatie bij de redactie bekend.





# Evenementenkalender



Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
<b>AOCN evenementen:</b>		
<b>Hare Drive - AOCN</b>	9 april 2017	Organisatie Anton en Ellie Brouwers Zuid-Oost Brabant / Noord Limburg
<b>JUBILEUM - 35 jaar AOCN</b> (Fire Flight)	19-20-21 mei 2017	Tecklenburg (Duitsland) Organisatie AOCN
<b>Crossing Borders 10</b>	20 - 24 juli 2017	Sauerland (Duitsland) organisatie Manfred Fleischmann en Anton Brouwers
<b>Eagle Rally - AOCN</b>	juli of augustus 2017	Datum en lokatie nog niet bekend
<b>Indian Run - AOCN</b>	september 2017 ???	Datum en lokatie nog niet bekend organisatie Joran en Agnes van Nimwegen
<b>High Tea - AOCN</b>	november 2017 ???	Datum en lokatie nog niet bekend
<b>AOC evenementen:</b>		
<b>International Alvis Weekend</b>	16-18 juni 2017	Crewe, Cheshire (UK)
<b>Overige evenementen:</b>		
<b>Techno Classica</b>	5 - 9 april 2017	Essen (Duitsland)
<b>Nationale Oldtimerdag</b>	18 juni 2017	Lelystad - contact: Rob van Tuijl
<b>British Auto Jumble</b>	25 juni	Nieuwkuijk (voorheen Waalwijk)
<b>Goodwood Festival of Speed</b>	29 juni - 2 juli 2017	Goodwood (UK)
<b>British Race Festival</b>	8 juli 2017	Zandvoort
<b>Nationaal Oldtimer Festival</b>	30 juli 2017	Zandvoort
<b>Beaulieu International Autojumble</b>	2- 3 september 2017	Beaulieu (UK)
<b>Goodwood Revival</b>	8 - 10 september 2017	Goodwood (UK)



## RECTIFICATIE

In de vorige Triangel nr. 107 hadden wij als verklaring "bij de voorplaat" dat deze foto genomen was tijdens het Concours d'Elegance op Paleis het Loo. In een bedankberichtje van Tom Gatsonides voor deze Triangel merkte Tom nog op: "Vraag me af of de cover foto van mij is - dan is het niet op het Loo maar bij de Herzberger Rally in Lauswolt waar 'toevallig' dezelfde Alvissen waren en Jose ook bij hun auto zo stond". Tom heeft helemaal gelijk, hij maakte deze foto tijdens de rit om de Herzberger Trofee 2016. Zie verslag in Triangel 105.

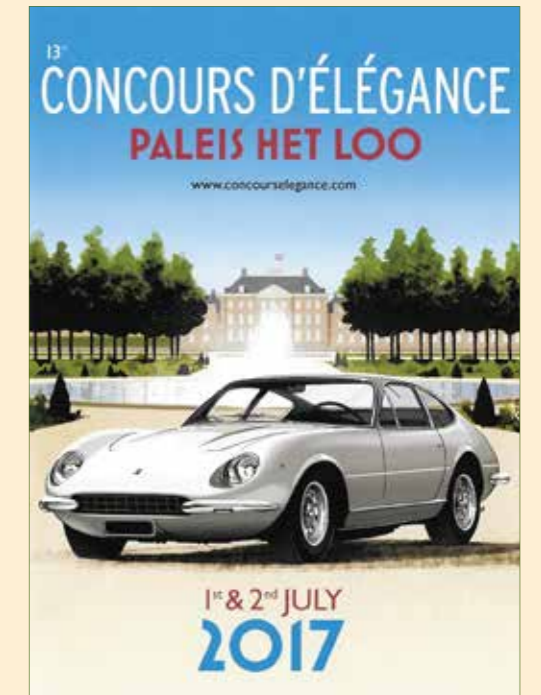


# Beurzen, Evenementen en Auto Bijzonderheden

Op deze pagina wat meer aandacht voor enkele interessante evenementen



Lelystad, een prachtig kosteloos evenement om ook met uw eigen klassieker naar toe te komen. De achter ons liggende editie was een unieke gebeurtenis met het verkrijgen van de internationale status 'high standard', toegekend door de FIVA onder patronage van de Unesco. Een erkenning om trots op te zijn. Ook dit jaar zullen wij met een aantal Alvissen aanwezig zijn. Coördinatie: Rob van Tuijl.



Concours d'Elegance op Het Loo in Apeldoorn blijft het meest spectaculaire grootste klassieker feest in Nederland, vroeger om de twee jaar nu ieder jaar, met show's, Life Style, kraampjes en de Vredestein Sprint race, waar 50 Pre War Racers het opnemen tegen elkaar. Er worden sprints gereden. Zie ook [www.concourselegance.com](http://www.concourselegance.com)



Bij de vaste bezoeker is dit evenement bekend als het leukste buiten evenement voor Engelse Auto's. Door de enorme groei zocht de organisatie een andere locatie en heeft deze nu gevonden in "De Poort van Heusden", vroeger bekend als Het Land van Ooit. Een top locatie die aan alle gestelde eisen voldoet. De horeca is nu voorzien van binnen en buiten zit gelegenheid. Last but not least is dit evenement geheel gratis.

British Race Festival in Zandvoort 8 en 9 Juli 2017, ook een evenement om heen te gaan. Zelf meedrijven met uw klassieker op het Circuit is mogelijk. Alles op gebied van Life Style en Klassiekers, wordt ieder jaar grootser en mooier.



Bezoek eens Carburettor Magazine, gratis digitaal blad gemaakt door een fotograaf, die van de opdrachtfoto's, welke hij niet gebruikt een soms zeer boeiende weergave maakt van zeer uiteenlopende thema's. Website: [WWW.CARBURETTORMAGAZINE.COM](http://WWW.CARBURETTORMAGAZINE.COM)



# Verlag Algemene Ledenvergadering

Verlag door Frederike van Nieuwenhuizen

Het is zondagochtend 12 februari, en het heeft de hele nacht gesneeuwd, de wereld is prachtig wit en op alle takjes van de bomen en struiken ligt een laagje sneeuw; adembenemend mooi.

Maar we moeten naar Eindhoven voor de ALV, gelukkig zijn de wegen goed geschoven en gestrooid en dus allemaal schoon. Voorbij Nijmegen blijkt dat er steeds minder sneeuw ligt en nog wat verder richting Eindhoven ligt er helemaal geen sneeuw meer, wel schijnt er een lekker zonnetje.

Als we aan komen bij het DAF-museum midden in Eindhoven worden we buiten al vrolijk begroet en blijkt het bestuur al in de vergaderzaal te zitten. Er is koffie/thee en een tafel vol allerlei heerlijke gebakjes voor iedereen.

Na de winterperiode is er genoeg om over bij te praten en het is dus meteen alweer een gezellige bijeenkomst. Ook zijn er enkele nieuwe leden en leden die nog niet eerder op de ALV aanwezig geweest zijn, erg leuk en geweldig interessant om hun Alvis verhalen te horen. Rond kwart over elf begint de vergadering, die verder prima verloopt, er is een



wisseling van de wacht; Jan Maarten ten Bos houdt er na acht jaar mee op als penningmeester en geeft, na een uitgebreid en zeer lovend bedankwoord van de voorzitter en applaus van de aanwezigen, de clubkas door aan Rob van Tuijl. De andere bestuursleden worden unaniem en met luid applaus herkozen.

Er is nog een wisseling; redacteur Hans Noordhoek, die de redactie van de Triangel drie jaar in plaats van de toegezegde één jaar heeft gedaan geeft de redactie-pen over aan Hans van Tongeren. Een inhoudelijk verslag van de ALV krijgt u t.z.t. van de secretaris. Toch is het leuk om nog te vermelden dat de pechprijs die elk jaar uitgereikt wordt, dit jaar naar Hans en Frederike van Tongeren gaat, vanwege de enorme pech die er plaats vond tijdens de door hen georganiseerde rit in Hummelo. Vreugd het ons om daarover te vertellen dat de auto's die daarbij betrokken waren allemaal, al duurt dat even, weer helemaal



Linksboven neemt Jan Maarten afscheid als penningmeester. Rechts: Hans Noordhoek krijgt dankwoord en geschenk voor zijn jaren als redacteur. Daaronder Hans en Frederike met de pechprijs. Onder Rob van Tuijl, onze nieuwe penningmeester



“Dafetaria” van het prachtige DAFmuseum. Ook tijdens de lunch werd er weer uitgebreid over onze auto's gepraat en alle avonturen die daarmee beleefd zijn, kortom het was een zeer geanimeerde lunch met plenty gesprekstof. Na de lunch was er uitgebreid de gelegenheid om het museum te bekijken en te zien wat Nederland aan auto industrie bereikt heeft.

gerestaureerd/ gerepareerd zijn/ worden, meer daarover in een apart artikel in de volgende Triangel. Toen de vergadering afgelopen was hebben we genoten een heerlijke lunch in de





Beide broers maken nog net het 50-jarig bestaan van DAF mee. In 1975 wordt de DAF personenauto-tak verkocht aan Volvo. In het DAFmuseum staan alle modellen er prachtig uitgesteld bij, van het eerste prototype van het dwergautootje tot aan de grootste trucks!! Ook is er een aparte afdeling met de beroemde DAF-motoren met daarbij een vrijwilliger die daar alles over weet te vertellen, zeer interessant. Alle DAF modellen met de variomatic zijn vertegenwoordigd, natuurlijk ook de zeer bekende: DAF 600 (1959-1963) en 750 (1961-1963), de Daffodil (1961-1967) en de DAF 33 (1966-1974), 44 (1967-1974), 55 (1968-1972), 66 (1972-1975), 46 (1974-1977) en 77 (alleen prototype, maar eigenlijk



Wat een enorme collectie hebben ze in dit museum. De hele geschiedenis van de gebroeders van Doorne was terug te zien.

Van af de start in 1928 als onderdeel van bierbrouwerij "De Valk" (de taveerne in het museum heet dan ook de Valk). En de in 1932 ontstane naam: van Doornse's Aanhang Fabrick (DAF), toen werden er aanhangers en opleggers gebouwd, de gebroeders waren met hun lichte, zelf-koppelende opleggers zeer succesvol.

In 1935 ontwikkelden ze de Trado, zie foto op vorige pagina; met een dubbelaangedreven tandem as (daar zouden ze in Parijs Dakar jaloers op zijn). Pas in 1948, na de oorlog, wordt de naam gewijzigd in DAF: van Doorne's Automobielen Fabrick. In die jaren worden er voornamelijk truck- en buschassis gemaakt. Grote orders voor het maken van 4x4 en 6x4 legertrucks maken het bedrijf nog succesvoller en in 1958 maken de broers één van hun grootste dromen waar; de productie van een personenauto, uiteindelijk zullen er meer dan 800.000 Dafjes met de beroemde variomatic-motor geproduceerd worden!

al de Volvo 343). Kortom een behoorlijk indrukwekkend rijtje van unieke auto's. En die staan daar dan in dat museum, allemaal mooi gepoetst en in de meest uiteenlopende uitvoeringen, van pick-up tot stationwagen. Zeer de moeite waard om te bekijken en ook om de leuke verhalen van de aanwezige en zeer betrokken vrijwilligers te horen! Een bezoek aan dit museum is dan ook een uitstekend uitje.

Na uitvoerig afscheid van iedereen te hebben genomen reden wij aan het einde van de dag weer huiswaarts.

Boven Nijmegen begon het een beetje te sneeuwen en ter hoogte van Arnhem sneeuwde het hard, het laatste stuk niet-snelweg was dan ook ploegen door een fikse laag sneeuw, fantastisch mooi. We zijn natuurlijk veilig thuis gekomen met onze 4x4 ..... automatic.



# Even voorstellen: Markus von Haken

Markus von Haken  
vertaling Ine Styns



Hallo mensen,  
op uitnodiging van Hans van Tongeren wil ik mij graag aan jullie voorstellen.

Hallo Leute,  
ich möchte mich auf Einladung von Hans van Tongeren bei Euch vorstellen.

Mijn naam is Markus von Haken, ik ben 56 jaar en woon in een klein dorpje aan de oever van de rivier de Neckar, in de buurt van de historische stad Heidelberg. Na een tot nu toe dynamisch leven in grote steden in Europa en de Verenigde Staten, genieten mijn vrouw Gertrud en ik nu van het rustige leven in een kleine gemeenschap met slechts 150 inwoners. We hebben een oude boerderij gekocht en wonen in de schuur waar vroeger tabak werd gedroogd. We hebben twee volwassen kinderen en genieten nu van ons leven op het platteland.

Mein Name ist Markus von Haken, ich bin 56 Jahre alt und ich lebe in einem kleinen Dorf am Ufer des Flusses Neckar, in der Nähe der bekannten historischen Stadt Heidelberg. Meine Frau Gertrud und ich lieben das ruhige Leben in einer kleinen Gemeinschaft von nur 150 Einwohnern, nach einem bisher eher bewegten Leben in großen Städten Europas und den USA. Wir haben uns ein altes Bauernhaus gekauft und leben in der Scheune in der früher der Tabak trocknete. Wir haben zwei erwachsene Kinder und geniessen nun unser Leben auf dem Land.

Voordat ik mij specialiseerde in spinale chirurgie, werkte ik bijna 20 jaar als neurochirurg in verschillende universiteitsklinieken. Als specialist in spinale chirurgie werk ik nu met mijn partner in drie klinieken in de regio. Als ik naar huis kom, rijd ik vaak eerst naar mijn garage in een voormalige tuindersloods in de buurt en kijk of er nog wat aan de auto's gedaan moet worden. Hoe gek het ook klinkt, maar na een dag in de operatiekamer is het sleutelen aan het "oude blik" een mooie ontspanning. De Alvis Firefly uit 1932 hebben we jaren geleden in Poole, UK gekocht. Het is de langzaamste auto die ik ooit heb gehad en bij verre de lastigste om te rijden. Alleen al de niet-gesynchroniseerde versnellingsbak is een uitdaging en je bent trots op jezelf als je de auto onder controle hebt. De Alvis is echter ook de elegantste auto uit de stal: de zwierige spatborden achter de B-stijl, de black-maroon

Beruflich war ich als Neurochirurg fast 20 Jahre in verschiedenen Universitätskliniken beschäftigt, bevor ich mich auf das Gebiet der Wirbelsäulen Chirurgie spezialisiert habe. Diese Spezialität übe ich nun mit meinen Partner in drei Kliniken der Region aus. Wenn ich nach Hause komme, fahre ich oft erstmal in meine Garage in einer ehemaligen Gärtnerei in der Nachbarschaft und sehe nach ob es noch irgendetwas an den Autos zu tun gibt. So komisch es scheint, aber nach einem Tag im Operationssaal tut das Arbeiten an dem alten Blech gut und entspannt. Den Alvis Firefly von 1932 habe wir vor Jahren in Poole, UK gekauft. Er ist das langsamste Auto das ich je hatte und mit Abstand am Schwierigsten zu fahren. Allein das unsynchronisierte Getriebe ist eine Herausforderung und man ist stolz, wenn man den Wagen überlistet hat.





kleurstelling, de fluisterstille motor, het degelijke interieur, een reis in de tijd van de automobiel historie. Er zit weinig paardenkracht onder de motorkap, dus je moet de auto met geduld en flair besturen. Het remmen dient zo veel mogelijk vermeden te worden. Maar als je eenmaal met een snelheid van 80-90 kilometer rijdt, geeft het een superieur gevoel dat je de oude techniek "im Griff" hebt. Je kunt aan niets anders denken, geen seconde mag je je ogen, oren en aandacht van de auto of het verkeer

Es ist aber auch das eleganteste Auto im Stall: der Schwung der Kotflügel hinter die „B- Säule“ , das Black - Maroon Farbmuster, der flüsterleise Motor, das gediegene Interieur, eine Zeitreise der automobilen Mobilität. Viele PS gibt es nicht auf die Strasse zu bringen, der Wagen will mit Anlauf und Schwung gefahren werden. Bremsen sollte man möglichst vermeiden. Fährt er aber erstmal mit 80-90 Km dahin, so ist es ein überlegenes Gefühl, die alte Technik zu beherrschen. Man kann an



laten afdwalen. Je moet ver vooruit kijken of er geen obstakels op de weg zijn. Kortom: de rest van de wereld wordt onbelangrijk! Dat vinden wij geweldig. We zijn benieuwd of hij de klimmetjes in de Teutoburger Wald aan kan. Bijgevoegd een foto uit het Zwarte Woud, waar de Alvis "slow but good" de bergen bedwongen heeft. Hoofdzaak is dat je je doel bereikt! We verheugen ons op een mooie tijd met jullie in onze club!

Markus en Gertrud von Haken



nichts anderes Denken , keine Sekunde darf man Augen, Ohren und die Sinne vom Fahrzeug oder Verkehr abwenden. Weit vorausschauend aufpassen, das nichts in den Weg kommt. Kurz gesagt also: der Rest der Welt wird bedeutungslos! Das gefällt uns so gut. Ob er wohl die Steigungen des Teutoburger Waldes bezwungen werden? Anbei auch ein Bild aus dem Schwarzwald, den der Alvis "slow but good" gemeistert hat. Ankommen zählt! Wir freuen uns auf eine schöne Zeit mit euch in unserem Club!

Markus und Gertrud von Haken



# Alvis Coachbuilders

door Jan Maarten ten Bos

**Veel is al geschreven over Alvis in ons clubblad, zeker op technisch gebied.**

**Maar misschien is het aardig om ook eens (of nog eens) een beknopte serie op te zetten over de firma's die onze auto's van een koetswerk hebben voorzien. En we hebben het dan over auto's van onze clubleden.**

**Laten we beginnen met:**

## Mulliners uit Birmingham

Deze aftakking van Arthur Mulliner is begonnen in 1896 met het maken van koetswerk voor Daimler. Hierna volgde veel werk voor een reeds lang verdwenen merk Calthorpe dat de crisisjaren na 1924 niet wist te overleven.

Na een faillissement volgde een management buy-out en werd Mulliners Ltd. gevormd door Louis Antweiler die directeur bij Calthorpe was geweest.

Nieuwe contracten werden gesloten met name voor het maken van koetswerk voor de beroemde Austin Seven saloons, coupe's en dropheads. Ook werd werk aangenomen voor Hillman, Humber, Lanchester en Daimler – nostalgische namen uit een vervlogen tijdperk.

Van 1937 tot 1939 werd Alvis klant voor de productie van saloons, dropheads en tourers op het 12/70 chassis.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het maken van koetswerk gestaakt en maakte Mulliners o.a. militaire voertuigen.

Na de oorlog kwam het eerste contract van Alvis voor de TA14 – eigenlijk gebaseerd op de vooroorlogse 12/70.

Leuk om te weten is dat in 1936 een van de ontwerpers van Mulliners voor zijn baas – Harry Joyce – een fraaie carrosserie ontwierp op een chassis van Rolls-Royce.

Dit model kon enigszins aangepast gebruikt worden door Alvis en zo is de 12/70 en eigenlijk ook de TA14 en hierna de TC nauw verwant aan R.R.

Ook andere fabrikanten hadden zich gemeld, zoals Standard, Aston Martin met de DB2, Armstrong-Siddeley en Triumph.

Voor Alvis beperkte Mulliners zich na de oorlog tot het maken van saloons voor de TA14, de TA21 en de TC21, bijna allen voorzien van een schuifdak want het waren per slot exclusieve auto's.

De Mulliners saloon van Alvis was een gewaardeerd ontwerp maar deed in 1955 toch

*Deze vooroorlogse Alvis 12/70 was van clublid Reinhart Dortschy. Helaas heeft hij de auto niet meer.*



Alvis TA21 saloon 1954 van Anton Brouwers

gedateerd aan. Tegelijkertijd was Standard – Triumph door uitbreiding op zoek naar een ander carrosseriebedrijf en zij kochten Mulliners waardoor er een eind kwam aan de productie voor Alvis.

In 1962 hield Mulliners op te bestaan als zelfstandig bedrijf.



Alvis TA14 saloon 1948 van Simon van Oostveen



# Alvis in de Nederlandse literatuur

## De precisiedraaierij

**Ja, er bestaat een Nederlandse roman uit 2012 van de schrijver Abel de Jong waarin een Alvis 4,3 liter uit 1938 in het hele verhaal een rol speelt. Abel de Jong bezit zelf een Armstrong Siddely, misschien dat hij daardoor bekend is met Alvis typen van voor de oorlog.**

De Alvis is in de roman het eigendom van meneer Drijber, de directeur eigenaar van een precisiedraaierij, en hij gebruikt deze onder andere om in de oorlog in een verborgen kastje onder het spathbord eten te halen voor de onderduikers die bij de draaierij op zolder zijn ondergebracht.

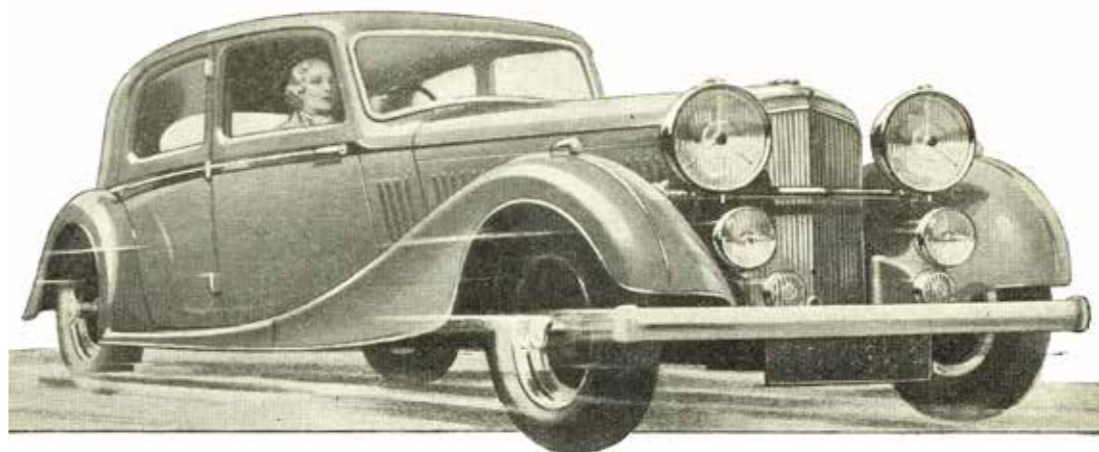
Na de dood van de directeur gaat volgens een vervalst testament de Alvis naar een onbetrouwbare directeur. Uiteindelijk komt dit zoals in een roman hoort weer allemaal goed, en komt de Alvis weer bij de rechtmatige erfgenaam terecht. Verder is de roman inderdaad een roman, een wat romantische geschiedenis van een werknemer en beschermeling van de directeur, en verwickeld in diverse liefdes affaires. Uiteindelijk wordt aan het eind van het verhaal op de laatste pagina vermeld dat de Alvis 4,3 liter door het personeel is gerestaureerd, en op een draaischijf in de fabriek wordt tentoongesteld.

Hieronder wat de uitgever over deze roman heeft samengevat.

Uitgever: Booklight ISBN 9789491472145  
Trefwoorden: Historische roman, Tweede Wereldoorlog

Het is oorlog en de NV Precisiëdraaierij van meneer Drijber maakt roerige tijden door. Op een ochtend worden als represaille-actie tien onschuldige burgers tegen de muur van de fabriek gefusilleerd, onder wie de beste draaier van het bedrijf. De zoon van de gefusilleerde bankwerker, Reinier, ziet het vanuit zijn slaapkamerraam gebeuren.

Reinier is een begaafde maar eigenzinnige jongen. Meneer Drijber adopteert hem als zijn opvolger en brengt hem in contact met zijn nichtje, de verwende Sylvia, die hij als een eigen kind opvoedt. Hun toekomst lijkt voorbestemd, maar Reinier verliest zijn hart aan de stille Twentse sluiswachterdochter Diana, een meisje dat getekend is door een traumatisch oorlogsverleden. Toch laat Sylvia, een echte Drijber, hem niet los en kan hij de fabriek, waar zijn vader vermoord is, maar niet vergeten...



*Abel de Jong (72 jaar) heeft zelf ook een verleden dat door de Tweede Wereldoorlog is bepaald. Hij woont deels in Nederland en deels in Israël. De Jong is planologisch jurist, getrouwd en heeft vier zonen.*

André Hillebrand.

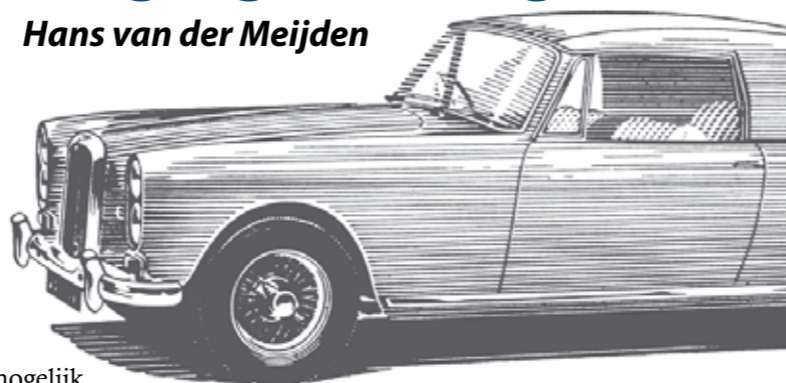




# Rubbers voorwielophanging vervangen

## Alvis TF21

Hans van der Meijden



**Al enige tijd hoorde ik een akelige "klonk" bij het stuiteren over de enorme hoeveelheid drempels in onze Gemeente. Na onderzoek bleek dat de rubbers van de bovenste triangiel aan de motorzijde versleten waren.**

Bij de TF die voorzien is van stuurbekrachtiging is het niet mogelijk om zonder een forse ingreep de as waar deze rubbers op zitten te demonteren. Ik dacht dat eerst de schokbreker er uit moest om vervolgens de veer met speciaal gereedschap te comprimeren en dan de as met rubbers er uit te halen. Helaas kan dit niet zonder ook het stuurhuis los te halen. Daar ik niet over het goede gereedschap beschik en bovendien merkte dat sommige bouten en moeren zo verschrikkelijk vast zaten heb ik besloten om mij nederig bij Ab van Egmond te melden en deze klus maar aan hem over te laten. De onderdelen had ik nog liggen en Ab was er zo mee klaar. Hij heeft de schokbreker en de veer gewoon laten zitten en de fusee los gehaald waarna je de onderste triangiel kunt laten zakken. Vervolgens het stuurhuis losmaken en de as met rubbers kan er naar de voorkant uit. Je moet het maar weten.

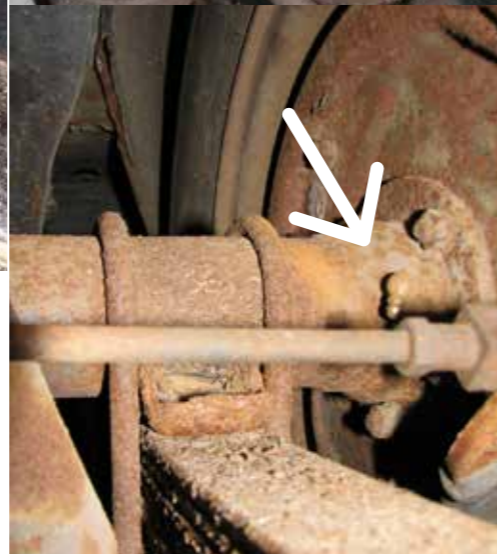


Foto links:  
Hier zie je goed de as waar de bovenste triangiel om draait. Het stuurhuis zit behoorlijk in de weg voor demontage.  
Foto boven: De fusee zoals deze aan de bovenste triangiel vastzit.  
Foto onder:  
Bij de pijl zie je de nippel die nogal verstopt zit. (Foto is van de TD21 die ik nu onderhanden heb).

Hierna op naar de APK keuring en .... afgekeurd, rechter achterwiellager maakte te veel geluid. Wederom een klus waarvoor speciaal gereedschap nodig is, nl. een trekker die op de naaf van het spaakwiel past. Gelukkig zit er bij mij in de buurt een Jaguar specialist die het juiste gereedschap heeft.

Dus ook deze klus maar uitbesteed. De trekker is gemaakt van een oude vleugelmoer waarin in het midden een gat geboord is en fijne schroefdraad getapt. Dit wordt op de naaf gezet en een zware bout in het gat geschroefd die zich op de steekas afzet. Oorzaak van dit probleem is waarschijnlijk het feit dat ik stom genoeg in de meer dan 20 jaar dat ik deze auto heb nooit gezien heb dat er in de achteras bij de lagers ook smeernippels zitten, en dus nooit hier heb doorgesmeerd.

**Dus 3 liter eigenaren wees gewaarschuwd!** Die nippels moesten er eerst uit, goed schoongemaakt en met perslucht doorgeblazen, want anders kwam er geen vet door.

Lutz Burchard stuurde ons een artikel wat in het Engelstalige magazine "Octane" geplaatst was. Ook de Nederlandse versie blijkt het artikel te plaatsen. Zie Octane nr 027 editie April. Mooie promotie voor het merk.

## Alvis leeft!

*Ze hebben de tekeningen, de vaardigheden en de onderdelen. Waarom zouden ze er niet een paar meer maken?*



CONTINUATIONS zijn momenteel 'big'. Nu gaat zelfs Alvis weer auto's maken zoals vroeger. De autodivisie van Alvis werd in 1965 door Rover gekocht en in '67 door British Leyland naar de filistijnen geholpen. Deze is nu al een aantal jaren in handen van Red Triangle in Kenilworth. Het bedrijf bezit het complete archief en alle hardware en vormt het middelpunt van de wereld voor menige bezitter of restaurateur van een Alvis.

Een jaar of vier geleden heeft Red Triangle het plan gepresenteerd om een 'continuation series' te bouwen van de TF21 4.3-litre tourer met Vanden Plas-koetswerk. In 1938 nam het bestuur van Alvis het besluit 150 van dergelijke auto's te maken, maar door de oorlog is het bij 73 gebleven. Gebruikmakend van de resterende 77 chassisnummers zijn er tot op heden drie 'nieuwe' exemplaren vervaardigd, een bevindt zich in Schotland, een in Moskou en een in Dubai.

Inmiddels heeft de Alvis Car Company, zoals deze onderneming van Red Triangle heet, grotere ambities. Het biedt nu vijf 'continuation' modellen aan, waaronder twee vooroorlogse: een tourer met een carrosserie van Lancefield en een fastback coupé van Bertelli. Daarnaast zijn in de 'continuation series' een Graber coupé (een moderne en ultrazeldzame evolutie van de TF21), een Park Ward Drop Head en de TF21 Vanden Plas te vinden.

Alle auto's uit de 'continuation series' zullen gebouwd worden met nieuwe onderdelen, zo trouw aan het originele ontwerp als mogelijk, al zullen er wel updates zijn om het mogelijk te maken ze te registreren als nieuwe auto's.

BOVEN EN DAARONDER Trek in een nagelnieuwe, op een TF21 gebaseerde Graber coupé? Of een Bertelli fastback? Ze zijn nu allebei te bestellen.

"De Vanden Plas 4.3 was echt een super-auto in zijn dagen", zegt directeur Richard Joyce. "Hij haalde de 100 km/h in nog geen twaalf seconden, had een volledig gesynchroniseerde versnellingsbak en onafhankelijke voorwielophanging. Het is enige tijd de allersnelste Alvis geweest."

Tot de updates die de continuation TF21 4.3 (maximaal 25 stuks) krijgt, behoren een hogere compressieverhouding, een injectiesysteem en een katalysator. "Om in ons land een Individual Vehicle Approval te krijgen, moet de auto voldoen aan de emissie-eisen van 1991", vertelt Joyce. "We geven de auto bovendien schijfremmen rondom – die we niet zullen verstoppen in 'remtrommels' – en een inklapbare stuurkolom. We zullen er echter ook voor zorgen dat de rijervaring hetzelfde is als in de jaren '60."

De prijslijst voor de 'vooroorlogse' auto's begint bij £ 190.000. Meer informatie is te vinden op [www.thealviscarcompany.co.uk](http://www.thealviscarcompany.co.uk).

Uit de oude doos...



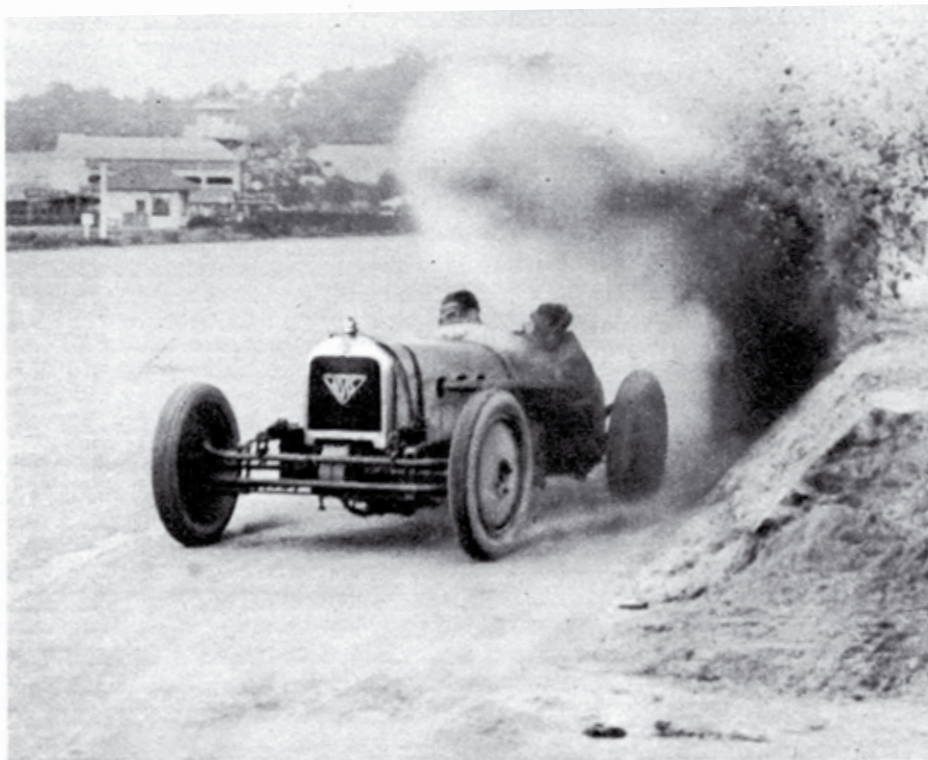
# The RED TRIANGLE

A Brief History of Alvis:

Individuality is the  
Keynote Over  
the Years

By E. A. Sitwell

**IMMORTAL INCIDENT**—One of the classic pictures of motor racing is this shot of Major C. M. Harvey, in the first f.w.d. racing Alvis, hitting a sandbank during practice for the 1925 200-mile race at Brooklands. He had just made a full 180-degree turn marked out by tubs within the width of the finishing straight.



**S**INCE World War II, there has been little encouragement for the production of what our leading article of April 18, 1951, called the "expensive motor car assembled by craftsmen." Post-war Chancellors have come and gone, leaving in their train a purchase-tax graph suggesting the temperature chart of a man sick with an intermittent fever. Consequently, the specialist car-manufacturer has not known from one Budget's end to another how he will be placed on the home market; and, because exports should logically be backed by a healthy quantity of home sales, "planning" has often defeated planning.

It would be a great pity if the strange modern desire for uniformity ever drove the individuality right out of British cars. Individuality in the car world is a tradition with us and, like all good traditions, should be preserved.

Take Alvis (whose family crest is the red triangle) as a prime example of the individually-built car. Quite a brief study of the Alvis history should convince even the most fanatical defender of mass production that more things than nostalgia are responsible for the vintage halo.

Let us look back, then, into the Alvis past. It was in 1919 that the late T. G. John, a civil engineer and Naval architect, decided to build a motor car. (John was described ten years later in an Alvis catalogue as "an idealist who believed that ideals could be achieved within the realms of commercialism.") In 1919 he founded the firm of T. G. John, Ltd. in Holyhead Road, Coventry, and produced in 1920 the first Alvis car, a four-cylinder side-valve of 1,460 c.c. which was known as the 10/30 h.p. model and would do 60 m.p.h. It had such refinements as forced-feed lubrication and a four-speed gearbox. Undoubtedly it was ten years ahead of its time.

Chiefly associated with the design of this first Alvis car was G. P. H. de Freville, an English clergyman's son, who had worked in the D.F.P. factory in France. How the name Alvis came into being is to-day something of a mystery. There are several stories, prominent among which is that the design was offered to John through an aluminium company in London, and that he used the first two letters of the word aluminium combined with the Latin *vis*, meaning force, power or strength. Another story



**ADVANCED DESIGN**—A team of 1928 sports car Alvis was entered for the T.T. race and advanced features of the design included independent suspension to all four wheels, overhead camshaft and supercharged engines.



## The Red Triangle

**IN THE TRADITION**—The very famous Speed Twenty Alvis was designed and built within a few weeks, and when introduced in 1932 offered seats for four at 90 m.p.h. for £695.

says that the car was first called after a woman whose Christian name was Avis, but that the name Avis would not fit symmetrically into the red triangle, and so the letter "l" was added, making Alvis.

It was not long before the new car was seen in sporting events—and seen winning them. As early as October 5, 1921, a full-page advertisement appeared in "The Motor," giving particulars of no fewer than 15 Alvis successes from April to August. Hill-climbs, reliability trials, speed trials and racing thus began early to contribute to the Alvis character—and, incidentally, boosted sales. In December, 1921, the concern became a public company, and its name was changed to Alvis Car and Engineering Co. Ltd.

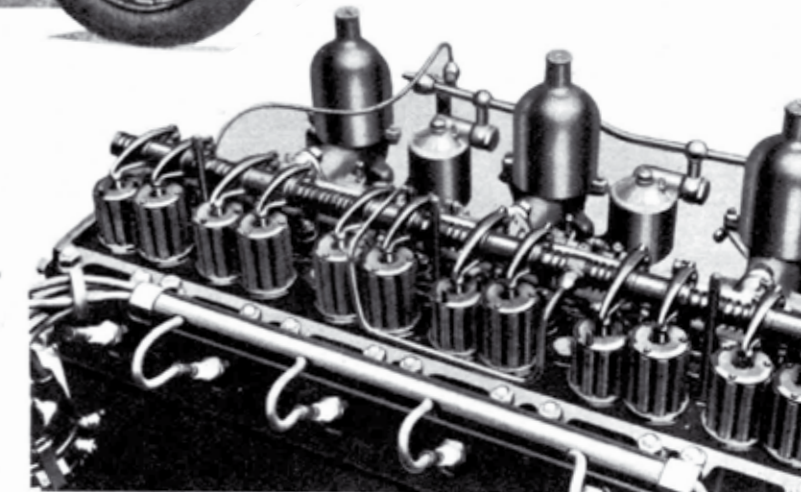
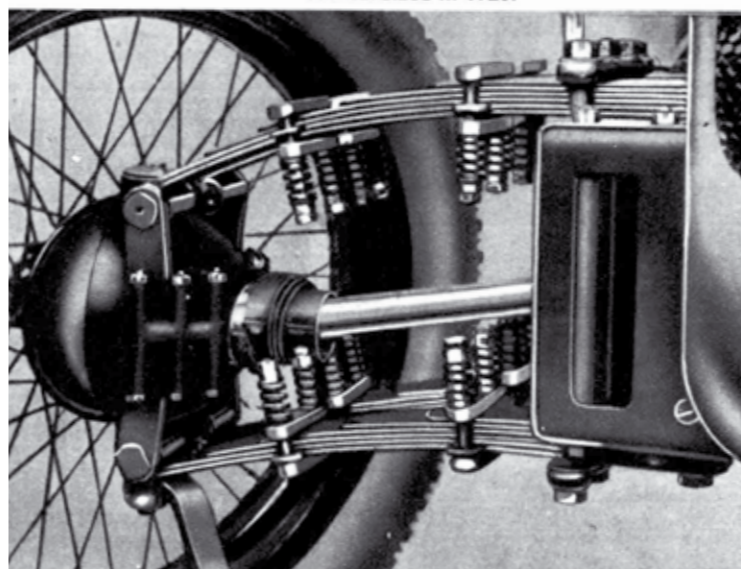
By 1922, the side-valve engine had been increased slightly in size and, rated at 12 h.p., was producing 40 b.h.p. Then Captain G. T. Smith-Clarke came upon the scene. He joined the company as chief engineer and works manager in 1922 and promptly designed the first o.h.v. 12/50 Alvis, a car that did 75 m.p.h. and was destined to become a classic.

### A Car with Moods

About this time, the company was also producing a cheaper car called the Buckingham, an air-cooled twin-cylinder two-seater designed by the man who invented the tracer bullet in World War I. It was advertised in those days as the "Motorist's Dream," but Smith-Clarke himself recalls that the steering of an early model had a negative castor action and that the best way of pursuing a straight course was to brace the chest hard against the steering wheel. This little fault was, of course, soon cured; but the Buckingham was apparently a car of moods: the story goes that one of these vehicles was being driven through Coventry when suddenly, at the far side of the street, a plate-glass window was shattered into pieces. At the same moment, the Buckingham came rather sulkily to a standstill. Having climbed out, the driver discovered that the top of one of the cylinders had blown off. . . .

Perhaps understandably, the Buckingham did not long survive. On the other hand, the Alvis went from strength to strength; and probably the proudest moment of all was when a 12/50 Alvis, driven by Major C. M. Harvey with

**EARLY I.F.S.**—After experimenting with a de Dion axle for the front-drive car of 1925, independent suspension, as shown below, was standardized in 1926.



**ANTI-SURGE**—To ensure quiet running with freedom from valve bounce or spring surge, the pre-war Alvis engines were fitted with valve spring clusters, as shown in this picture.

George Tattersall as passenger, won the 1923 1½-litre 200-mile race at Brooklands at 93.29 m.p.h. Fuel consumption was just under 24 m.p.g.

Strong favourites before the race were two very fast supercharged Type 403 FIATs (one driven by Malcolm Campbell), but although they went fast they both blew up, and, on the 40th lap, Harvey's car took the lead. An Alvis driven by Brayshaw finished eighth; but the third Alvis in the race retired with a stone through the radiator.

Of the three 12/50s, Harvey's was the most special, in that it had a racing chassis and body, and a high-compression engine with beautifully-machined connecting-rods. However, Harvey's car was not destined to run in quite its original form: five days before the race, it was gutted by fire. What happened immediately after the fire is still shrouded, to a certain extent, in mystery. According to one school of thought, the racing cylinder-head and dry sump were retained, but the fine connecting-rods, on which so much time had been spent, could not be used, and the bulk of the engine was frantically rebuilt out of parts taken from a private Alvis! Others say that the racing car had suffered considerable external damage, in that the aluminium scuttle and bonnet had melted, but that the engine itself was unharmed. Whichever version is correct, the resulting car was a masterpiece. It seems, too, that the fire may have been a blessing in disguise, since otherwise the car would have been subjected to the strain of much more practice, during which it was intended to experiment with gear ratios—all of which might have made a difference on the big day.

### Gambling on Success

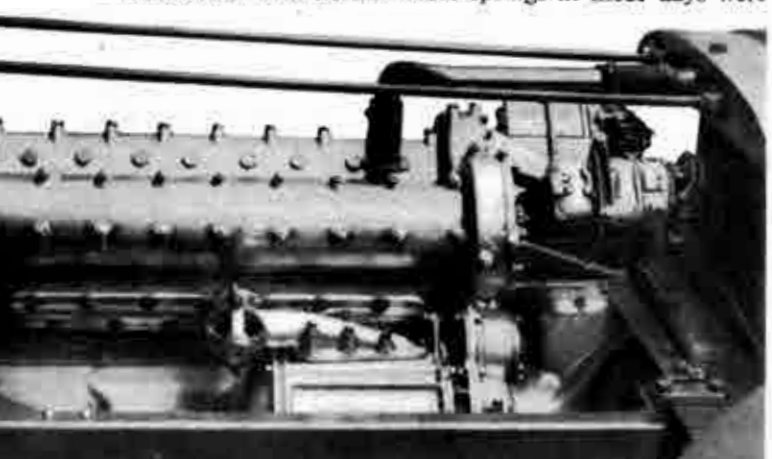
During this 1923 race, the Alvis staff at Brooklands must have been on tenterhooks; for the finances of the company were in a bad way, and only a good performance in the race could have prevented Alvis from going into liquidation. Moreover, the race was made more of a gamble by the fact that valve springs in those days were not nearly so reliable as they are now. Would the valve springs in Harvey's engine last for 200 miles at such high

Contd.

r.p.m.? One story, insisted on in some quarters but denied in others, tells that all the inlet and three of the exhaust valve springs broke on the lap of honour embarked on by Harvey after the chequered flag had proclaimed him the winner. If that story is true, it would no doubt explain why, in the subsequent procession of triumph through Coventry, the winning Alvis was borne aloft on a horse-drawn dray!

In those days, Alvis made their own propeller-shafts, which were fitted with Timken roller bearings. Since these shafts could be properly centred by adjustment, the current bugbear of whirl was overcome. For years Alvis raced with their own propeller-shafts and used them on production cars—until the advent of the Hardy-Spicer shaft. Other features of early Alvis design were fully-floating rear axles with aluminium-alloy castings.

Planetary valve springs were pioneered by Alvis; these springs were originally made from ordinary 16-gauge piano wire which was given no further heat treatment. In each cluster, five springs were wound to the right and four to the left, and with this arrangement the periodicity of the springs was raised beyond any possible range of engine r.p.m. Thus there was never any surge, and the troubles associated with normal valve springs in those days were



LAST RACER—The last pure racing car to be built by Alvis was the straight-eight 1½-litre with front drive which was entered in the 1926 English Grand Prix and 200-mile race.

SUCCESSFUL BASIS—The fortunes of the company were founded on the 12/50 model, the racing version of which won the 200-mile race of 1923 at an average speed of 93.29 m.p.h. and nearly 24 m.p.g.



virtually eliminated. The planetary springs were very small ones, their inside diameter being only about 5/16 in.

Front-wheel brakes were announced by Alvis in 1924. They incorporated a semi-servo action with an ingenious compensating mechanism and were described in "The Light Car and Cyclecar" of September 12, 1924, as "well worth the extra money." The next year they were offered as standard. Successful experimental work on flexible engine mountings was another 1924 Alvis achievement.

Sporting successes continued, and in 1924 Alvis broke



SPLIT BOX—In 1933 Alvis pioneered a four-speed all-synchromesh gearbox which, as shown in this illustration, was split on the horizontal centre line which made it possible to incorporate a centre bearing.

39 Class A records at Brooklands in one day. The next year, the new front-wheel-drive racing car was introduced, and its initial successes included best time in the 1½-litre class at Shelsley Walsh, and new Class F standing-kilometre and standing-mile records at Brooklands. This car, of which the engine was virtually a 12/50 turned back to front, had a duralumin frame with a de Dion front axle and a beam rear axle. In 1926, a steel-framed car with the same engine and drive layout was put into production as a sports car; it had independent suspension both at the front and at the rear: four quarter-elliptic leaf springs with parallel link action were employed for each front wheel, and each rear wheel was mounted on a leading swinging arm fitted in turn with quarter-elliptics. In the same year (1926) a new straight-eight engine was used in the front-wheel-drive racing car.

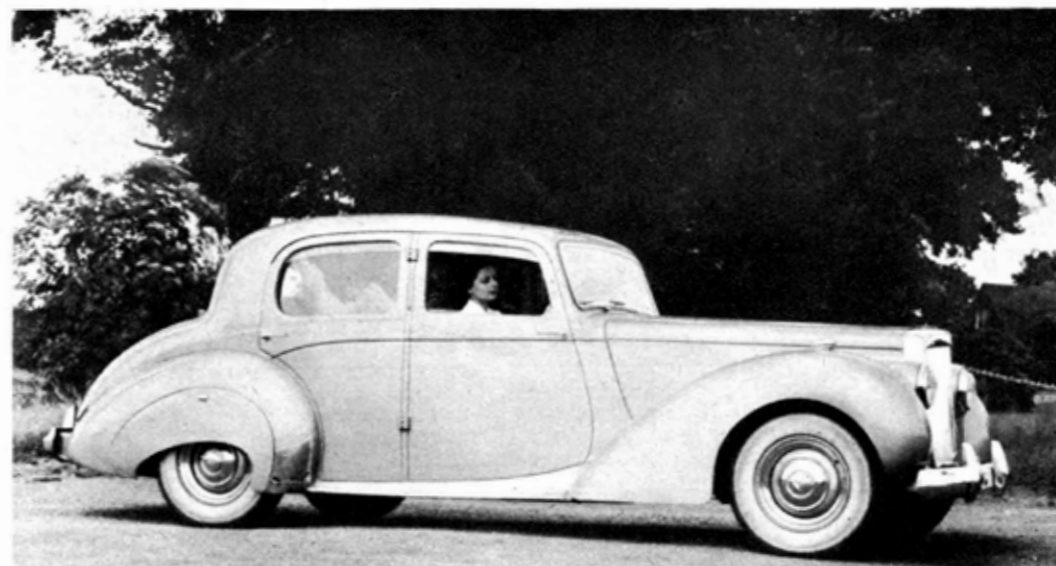
Six-cylinder Newcomer

For 1927, Alvis introduced their first six-cylinder model—a production car with an engine that would turn over at 6,000 r.p.m. in the lower gear ratios. Moreover, it was one of the first British cars to have a chain-driven timing gear at the rear of the engine, and the rattle and thrash associa-

ted with gear-driven timing was thus eliminated. This six-cylinder was in 1929 designated the Silver Eagle and continued, with improvements, for many years. However, the demand for the four-cylinder Alvis continued as well.

Alvis sporting successes in 1927 included a handicap win with a 12/50 in the Essex M.C.'s six-hour endurance test at Brooklands. The next year (1928), two new Alvis f.w.d. sports cars, with o.h.c. four-cylinder engines and independent suspension all round, finished first and second in the 1½-litre class of the Le Mans 24-hour race. Fitted

The Red Triangle Contd.



CURRENT CONTRIBUTION—This picture of the 1951 3-litre Alvis saloon shows that the car is a worthy successor to thirty years of advanced engineering effort.

with a light, semi-racing body and a supercharger, an otherwise similar car finished second in the R.A.C. Tourist Trophy race held in Ulster in August of the same year. Further speed records were broken by Alvis both in 1928 and 1929.

For the Ulster T.T. of 1930, a team of four f.w.d. sports cars, with supercharged o.h.c. eight-cylinder engines, was produced; and a specially big effort was made to win the race. Alvis did, in fact, achieve first, second and third places in the 1½-litre class and were the first British cars to finish in the whole race. However, three 1,750-c.c. Alfa Romeos finished in front of them and on handicap were acclaimed the victors. Then came what was in sporting circles the bombshell: Alvis would officially race no more.

This decision did not, of course, prevent the continued racing of Alvis cars in the hands of private owners; but from then on the company began to go in for more sober-looking production cars which nevertheless retained the characteristics of high-speed reliability and good road-holding that official racing had developed over the years. In 1931, Smith-Clarke was appointed to the Board of Directors, and for 1932 the now-famous high-performance six-cylinder car called the Speed Twenty was introduced. This was a 19.82-h.p. 2,511-c.c. o.h.v. sports model with three S.U. carburetters. It would do 85 to 90 m.p.h. and cost £750 in sports saloon form (chassis only, £600; four-seater sports-tourer, £695).

Synchromesh on Four

Gearbox design was improving, and in 1932 Alvis made a box that provided a very easy change from top to third. Drivers, however, were beginning to demand an easier change from third to second as well. Consequently, in 1933, the company determined to go one better and build a box with synchromesh on all four forward gears. A licence was taken out to experiment with a synchronizer made by General Motors of America, and, much to the surprise of many in the know who considered the project impossible, the experiments were completely successful. The new box was split on its horizontal centre line and for safety employed a dry-sump system to lubricate under pressure the needle bearings that were fitted (also for safety) to all the idle gears. An inertia lock prevented gear changing except when the appropriate pinions were revolving together. This box, the only one of its kind ever employed on a British car, was used right up to World War II. Now, unfortunately, it would be too expensive to produce.

From their racing experience, Alvis knew that inde-

pendent suspension was a great advantage at the front of a car, but that it was not necessary at the rear. Late in 1933, therefore, they fitted independent front suspension to all their more expensive models, thus obtaining the greater deflection which drivers were then beginning to demand, but which, owing to braking and gyroscopic difficulties, could not be obtained with the beam axle. The new i.f.s. consisted of a single transverse leaf with wishbone links below, a design that was used until the war.

With the years of peace there rolled by the Silver Eagles, the Speed Twenties, the Crested Eagles, the Fireflies and the Firebirds—cars as striking and individual as their names. Then, as the voice of Hitler grew more frenzied, Alvis began to take an interest in aircraft engines. In 1936 the company's name was changed to Alvis Ltd. In 1937 a large project for the manufacture of aircraft engines was opened up.

The Factory Destroyed

Gathering war-clouds did not, however, prevent Alvis from continuing with cars, and in 1937 the Speed Twenty-Five and the 4.3 litre were introduced. Discussing the 4.3 litre, "The Motor" Road Test of May 23, 1939, recorded that "the best flying quarter of the afternoon came out at the resounding speed of 105 m.p.h." Even this speed, however, had been exceeded: using 50/50 petrol-benzole and a raised compression ratio of 10 to 1, Tommy Wisdom had in the previous year driven a 4.3 litre round Brooklands, in a Dunlop Jubilee race, at over 118 m.p.h. . . .

In modern war, the brilliant craftsmanship of the specialist car-manufacturer—who is, after all, the pioneer for the industry—is bound to prove invaluable in one direction or another. Although the great blitz on Coventry in 1940 completely destroyed the Alvis motor car factory, the spirit of the red triangle lived on and helped to carry the air war back to the enemy.

T. G. John, founder, chairman and managing director of the company, retired in 1944. He died on August 9, 1946—the year in which Alvis (who are, of course, continuing with aircraft work) began to make cars again. John was succeeded by J. J. Parkes, the present chairman and managing director. Captain Smith-Clarke retired in May, 1950, and is living in Coventry. Since the war, the company has produced a four-cylinder o.h.v. Fourteen Saloon (also made in Special Sports Tourer form) and a six-cylinder o.h.v. Three-litre Saloon. Now the Three-litre only is being made, of which there are Saloon, Drop-head Coupé and Two-seater Sports versions. From the factory adjoining the ruins in Holyhead Road, a new range of Alvis cars has arisen.

# Nieuwe Alvis miniatuurmodellen

door Jan Maarten ten Bos

Matrix, de zeer bekende producent van miniatuur-auto's heeft tot groot plezier van de liefhebbers nieuwe modellen uitgebracht van ons favoriete merk.



ALVIS 4.3 CROSS & ELLIS TOURER



ALVIS 4.3 VAN DEN PLAS TOURER



ALVIS TA21 DROPHEAD COUPE

Naast de reeds bestaande modellen van Graber nu twee zeer fraaie 4.3 Tourers, een prachtige Charlesworth Saloon uit 1938 en de bekende TA 21 DHC. Uit 1952. De modellen zijn gemaakt in de schaal 1:43. Het materiaal is resin dat een heel precieze weergave mogelijk maakt.

Verkoopprijs afhankelijk van het model ca. 85.- tot 99.- per stuk. Niet goedkoop maar de kwaliteit is prachtig.

Alles te zien op [www.matrixscalemodels.com](http://www.matrixscalemodels.com).



ALVIS GRABER SUPER TC108 G



ALVIS GRABER SUPER TC108 G CABRIOLET

NB. De producent levert niet rechtstreeks aan particulieren maar via hun website kunnen adressen van (web-)winkels worden gevraagd.

# De vliegende schotel ...

Martin van der Velde

Een voertuig met een krachtige Alvismotor, maar geen wielen en ook geen vleugels... Het is wel voorzien van een Alvis Leonides steromotor en je zou het een zweeftuig kunnen noemen want we hebben het over het allereerste, prototype HOVERCRAFT!

## Wat er aan voorafging

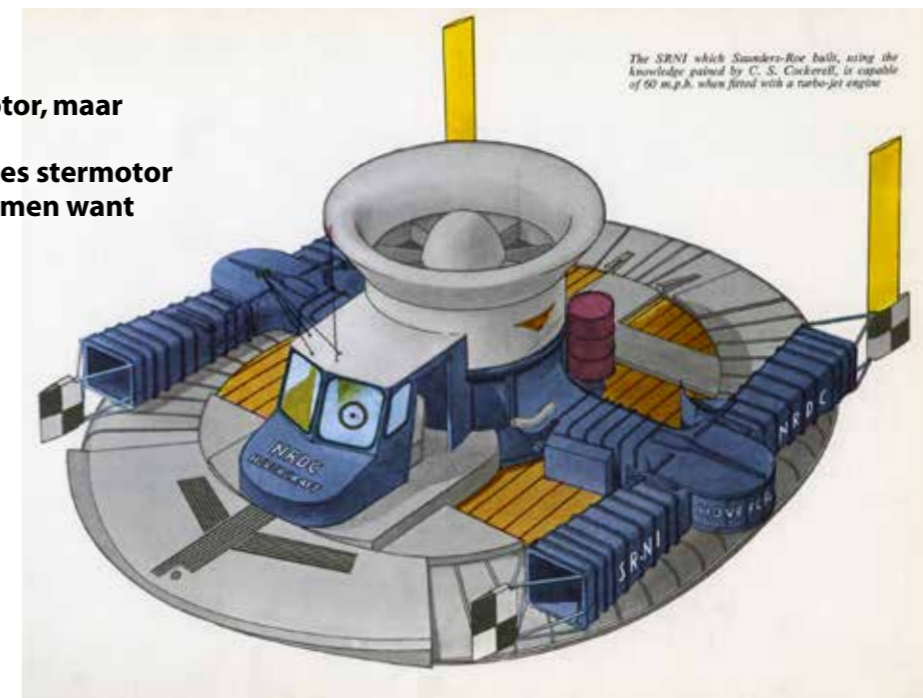
Het was een uitdaging voor Alvis in 1935 om in de fabricage van vliegtuigmotoren te stappen, ze hadden daar weinig ervaring in.

T G John had wel voor hij Alvis oprichtte bij Siddeley's in Coventry als Works Manager gewerkt. Hij moest daar een slecht ontworpen vliegtuigmotor verbeteren. De company zag wel kansen voor krachtiger Britse motoren dan tot dan toe beschikbaar waren. Ze besloten onder licentie een bestaande motor van een buitenlandse fabrikant te gaan bouwen om zo ervaring op te doen en verder te ontwikkelen.

De Chief Engineer bij Alvis was minder enthousiast over dit plan, maar ging toch in onderhandeling met de Franse motorenfabrikant Gnome et Rhone in Parijs en kwam terug met een contract.

Er was bij Alvis zoveel vertrouwen in dit avontuur dat een geheel nieuwe, voor die tijd zeer moderne, fabriek werd gebouwd naast de autofabriek in Coventry. Ze waren bijna geheel onafhankelijk van toeleveranciers met eigen metaalgieterijen, een koperslagerij, metalurgische en chemische laboratoria, metaal-hardingsovens, röntgen afdeling, galvaniseer-afdeling en testopstellingunits voor het proefdraaien met motoren. Om de nieuwe motoren universeel toepasbaar te maken werden ze voorzien van Engelse schroefdraden en maatvoering, ook voor de aan te sluiten leidingen en appendages.

De overheid had echter geen fiducia in een van oorsprong



Op de voorgrond Holyhead Road met de Alvis fabrieken

'buitenlandse' motor, zodat Alvis veel aandacht gaf aan de ontwikkeling van een eigen 'All British' steromotor.

In 1938 werd deze 9 cylinder Leonides gepresenteerd. Maar met de naderende oorlogsdreiging werd het voor Alvis nodig onderdelen voor vliegtuigen en o.a. 'bomb trollies' te produceren. Wagentjes om bommen onder de vleugels van een bommenwerper te rijden zodat ze er aan gehangen konden worden.

Pas in 1947 werd de productie van de radiale Leonides hervat. Inmiddels was de gasturbine uitgevonden, maar de moderne Alvis steromotor bleek erg geschikt voor kleinere vliegtuigen en bepaalde toepassingen zoals in helicopters. Hiertoe werd de motor aangepast zodat deze achteroverliggend kon draaien met de krukas verticaal. De motor was succesvol en in de vijftiger jaren groeide het vermogen van 450 PK naar 615 PK. Er kwam zelfs een 14 cylinder versie met 750 PK. Helaas waren de jaren van de zuigermotor in de luchtvaart geteld en na 18 jaar werd

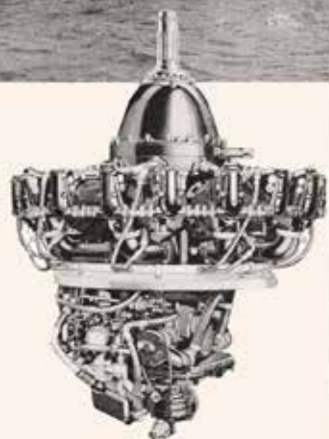
Alvis Leonides radial aero engine in het Museum of Science and Industry, Manchester





POWER FOR THE HOVERCRAFT...

The Alvis Leonides Engine which has been extensively developed for fixed wing and helicopter application has been chosen to power the new Hovercraft, designed by Mr. Cockrell and built by Saunders-Roe.



**ALVIS** LEONIDES AERO ENGINES

ALVIS LIMITED · COVENTRY · ENGLAND

*The Leonides engine used to power the Hovercraft, a new form of transport in 1959*



11 juni 1959, tewaterlating van "de vliegende schotel"

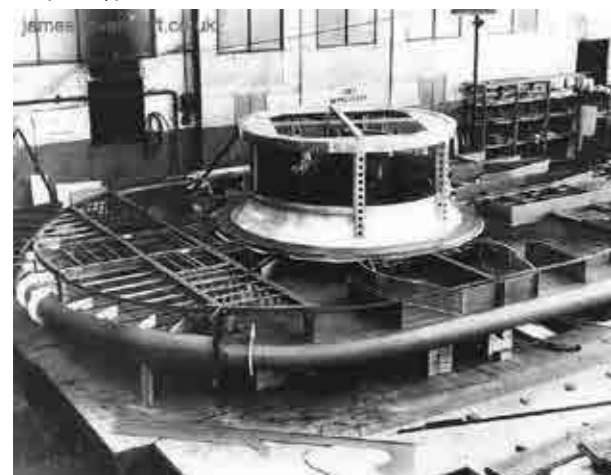


was bij het gouvernement van Aruba had hij elke 6 jaar recht op een half jaar verlof naar Nederland. Het schip, de Oranje Nassau van de KNSM, lag voor de rede van Portsmouth en wij zagen een vreemd toestel met een noodgang over het water stuiven. Er werd gezegd dat het een geheel nieuw soort vaartuig betrof dat zich op een luchtkussen voortbewoog. Hoogst interessant voor ons jonge jochies! Het moet ergens nog op een 8mm smal filmpje van mijn vader staan, ik zal proberen het eens op te zoeken. Wat wij zagen waren de proefvaarten met de Saunders-Roe SR-N1. (Saunders-Roe Nautical One). Technisch gezien is het een vliegtuig, het zweeft immers en wordt met flappen gestuurd. Dit toestel was voorzien van een Alvis Leonides heliportermotor van 450hp, ideaal omdat deze horizontaal kon worden ingebouwd. De bouw van

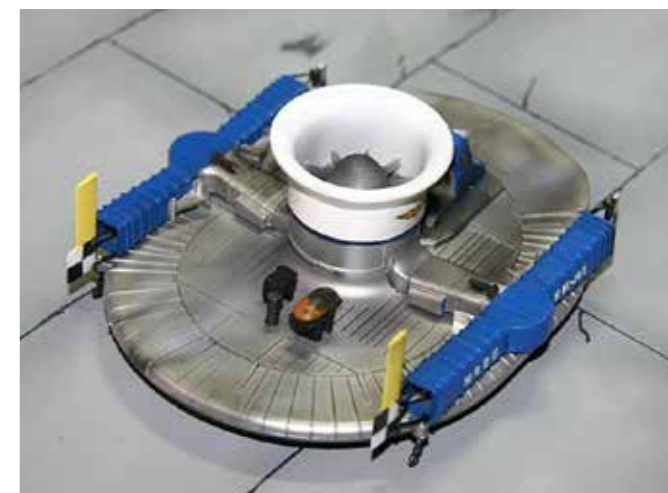
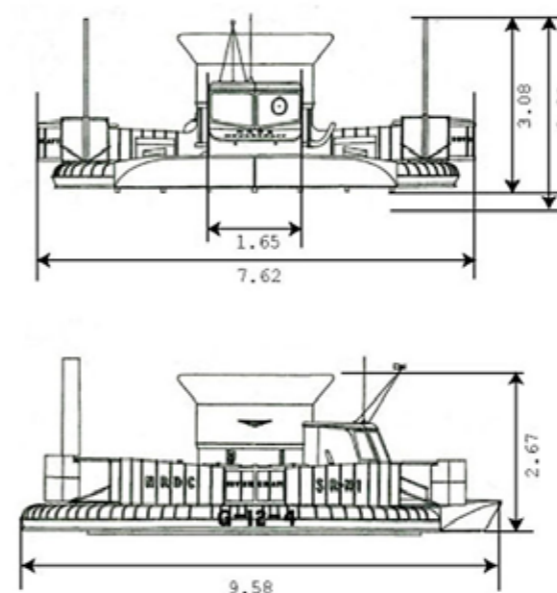
*De werf van Saunders-Roe met platform*



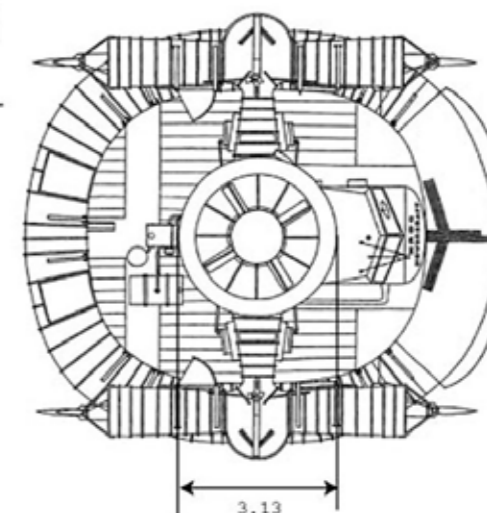
*Het prototype in aanbouw*



*Latere versie met boeg en stuwmotor achterop*



*Er bestaat zelfs een Dinky Toy model van de SR-N1. Deze zijn op modelbeurzen nog wel te vinden*



dit eerste model was begonnen in 1958, op 11 juni 1959 werd het onder overweldigende belangstelling van de pers te water gelaten, en door hen al gauw de vliegende schotel genoemd. Vijf weken later was het de eerste Hovercraft die het Kanaal overstak tussen Calais en Dover.

Vlak na de start nog niet zo snel, maar naarmate er meer brandstof verbruikt werd en dus het gewicht verminderde bedroeg de hoogst behaalde snelheid bijna 25 knopen, ruim 45 kilometer per uur. De oversteek duurde twee uur en een kwartier op de 25e juli 1959, exact vijftig jaar na de eerste oversteek van het Kanaal met een vliegtuig door de Fransman Blériot.

Saunders Roe maakte inmiddels deel uit van Westland Aircraft. Deze kochten van C.H. Latimer-Needham het patent om een soort rok te maken die het luchtkussen onder het voertuig hield. Dit systeem werd toegepast op de SR-N1 en bleek een belangrijke verbetering van de stabiliteit. Er werd gedurende enkele jaren proefgevoerd met het prototype, in totaal meer dan 500 testuren.

Steeds met verbeteringen, de al eerder genoemde skirts, er kwam een soort boeg aan de voorkant en werd een tweede motor op het achterdek geplaatst voor een betere voortstuwing. De topsnelheid steeg tot 50 knopen, ruim 90 kilometer per uur!

Al deze experimenten leidden uiteindelijk tot een serie

productie modellen. Er werd met het tweede model, de SR-N2 al een regelmatige ferrydienst onderhouden tussen Portsmouth en het Isle of Wight. Deze had de capaciteit om behalve de twee bemanningsleden al 38 passagiers mee te nemen. Helaas werden er na het eerste prototype geen Alvis motoren meer gebruikt. Hier eindigde dus al de link met Alvis.

De ontwikkeling van de Hovercraft ging natuurlijk steeds verder. Als maar groter werd de capaciteit van deze ferries, op het laatste model konden wel 90 auto's mee. En er was de supersnelle verbinding over het Kanaal, in 25 minuten was je over. Deze verbinding is jammer genoeg al jaren verdwenen door de komst van de Kanaaltunnel. Hovercrafts worden hoofdzakelijk nog gebouwd voor gebruik in moerasgebieden, op toendra's en de Noordpool en als recreatie voertuig. Grotere zijn er nog voor militaire toepassingen, vooral als landingsvaartuig waarmee zelfs tanks vervoerd kunnen worden!

Het is toch iets om trots op te zijn dat de techniek van Alvis heeft bijgedragen aan de eerste ontwikkelingen van dit fascinerende transportmiddel.

**Op U-tube is een boeiend filmpje te zien via deze link: <https://youtu.be/-ZvSQslwXmg>**

## Plamuren met soldeer

**Hoewel ik geen redacteur meer ben kan ik het toch niet laten om de nieuwe redacteur aan wat kopij te helpen.**

**Zeker voor het eerste blad van het jaar, weet ik uit ervaring, is het bij gebrek aan ritverslagen moeilijk om de Triangel vol te krijgen. Zeker nu we gewend zijn aan 28 pagina's.**

Nu ongeveer 35 jaar geleden is mijn TA 21 perfect gespoten. We zijn gestart met blanke plaat en alle lagen zijn opnieuw opgebouwd. Bij een moderne auto zijn roest gaatjes dan na 15 jaar niet abnormaal. Bij mij kwamen er pas na 33 jaar heel kleine blaasjes onder aan de achterklep. Eigenlijk best een bewijs, dat de restauratie goed was gelukt. Maar even goed betekenen blaasjes, ook als ze nog klein zijn, een roestgaatje van binnen uit.

Voor ze doorbraken ben ik in actie gekomen met gebruikmaking van een antieke werkwijze, die ik hier met jullie wil delen. Plamuren met soldeer.

Ook Alvis gebruikte dit systeem veelvuldig en ik heb dan ook een paar staven van deze speciale soldeer. Ze zijn van de Alvis, die ik ooit heb gesloopt, afgesmolten.

Het zat er millimeters dik op. Ik zal het proces in stappen uitleggen.

### Stap 1:

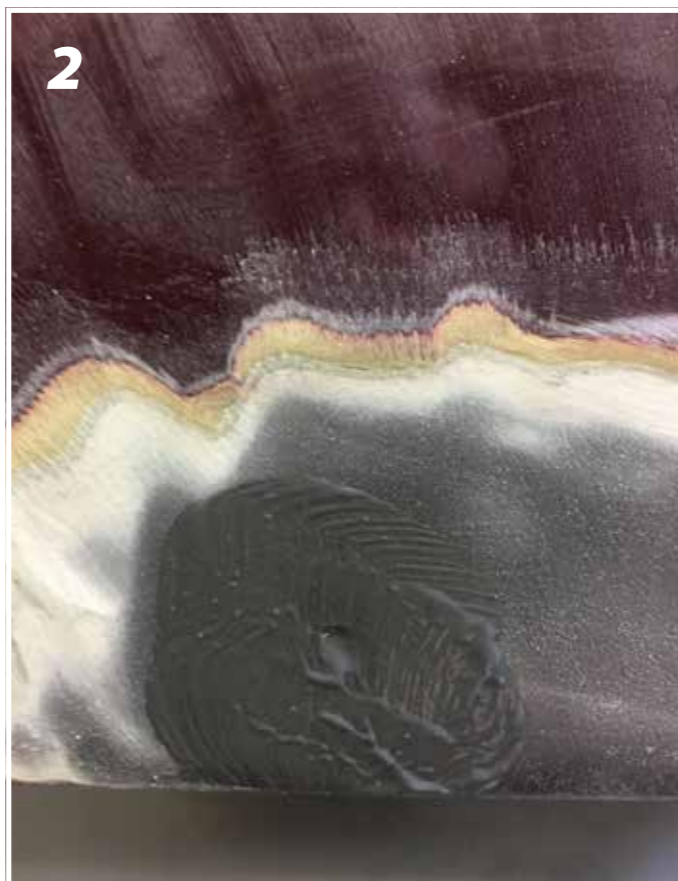
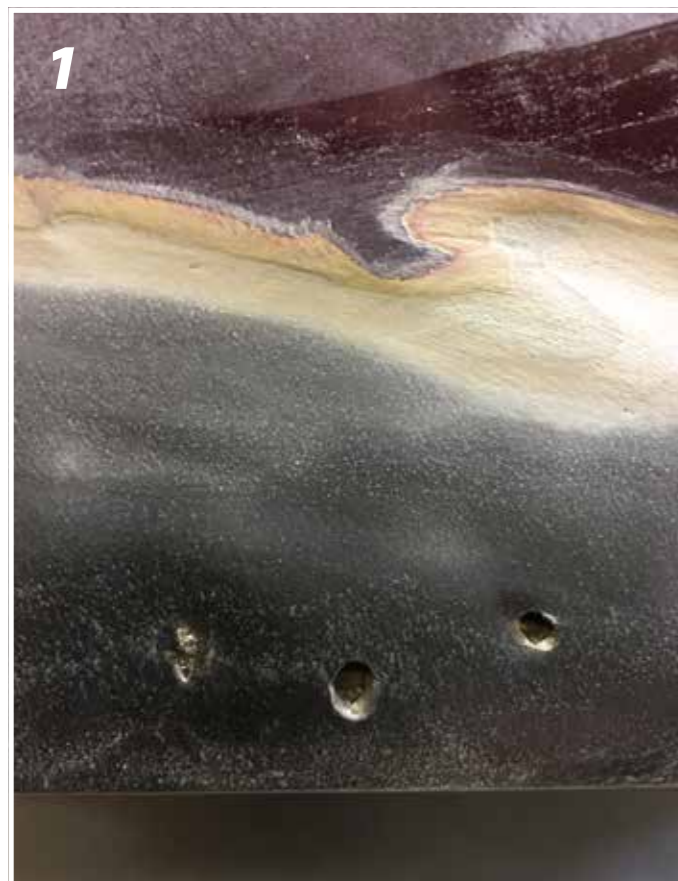
Men neme een priem, plaats deze met de punt midden op een blaasje en geef een klap met een hamer. Ja, dat doet pijn, maar is nodig om na het afslijpen van de lak en plamuur de gaatjes weer terug te kunnen vinden. Maak de gaatjes wat groter na het kaal maken van de plaat.

### Stap 2:

Smeer rond om een gaatje de plaat in met een speciale soldeer primer. Het spul is loodgrijs en zeer zwaar. Dit is een mengsel van flux en soldeer. Bij verhitten met een campinggasbrander doet de flux zijn werk en ontstaat meteen een vertind oppervlak. Veeg na het vertinnen het nog warme vlak goed schoon met een doek.

### Stap 3:

Verhit de plaat opnieuw en smeer er nu de plamuur tin op. Dit aparte soldeer heeft een smelt traject en wordt niet in eens hard zo als normale soldeertin voor elektrische verbindingen. Je kan dus door goed met de brander te werken op diverse plekken klontjes soldeer aanbrengen, die op het vertinde oppervlak goed hechten. Niet te heet maken, want dan loopt alles er af en kan je opnieuw beginnen.



### Stap 4:

Met een schuurschijf het ruwe oppervlak glad maken en U bent klaar voor het opnieuw plamuren. Aan de nog aanwezige oude plamuur kunt U zien met hoe weinig warmte er gewerkt kan worden.

### Stap 5:

Lokaal laten bijwerken en spuiten. Bij een goede spuiterij zijn ze in staat ook een deel van de klep in de oorspronkelijk kleur te spuiten. Je ziet er niets meer van.

Wederom de te bewerken plek voorzichtig opwarmen en nu met een in lijnolie gedoopte houten spatel de tin over de plek verdelen, zodat de gaatjes vol zitten en niet meer te zien zijn. Begin met smeren voor dat de tin vloeibaar wordt. Bij de goede temperatuur wordt hij plastisch als gewone plamuur.



## VRAAG EN AANBOD



### Aangeboden:

Voor TA21 - 2 wioldoppen (nieuw) € 50.- paar  
2 chromoranden voor achterlichten € 20.- paar

ALVIS Manchetknopen in etui € 21.-



Afhalen of opsturen, contact via Redactie



### Gevraagd/gezocht:

Waterpomp voor een TA21 1952  
Gaarne contact Redactie  
Inlichtingen omtrent "Vraag en Aanbod"  
Redactie Triangel

### WAT IS DIT ?

Afgebeelde waterpomp is aan mij lang geleden op Beaulieu eens verkocht als waterpomp voor een TA21. Had die van mij nog nooit goed bekeken. Fout dus, hij lijkt er niet op! Wie kan mij vertellen voor welk voertuig deze waterpomp dan wel is?

Paul van der Velde • 06-29507410 • paulvdvelde@artiv.nl

# NEW TEST BEDS

for  *aero engines*

