

TRIANGEL

Power with beauty,



Speed with grace

April 2019

116

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND



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: R. van Tuijl
Tasveld 14, 3402 SK IJsselstein
tel.: 06-36333159
penningmeester@alvisocn.com

AOCN bankrekeningnr.:
ten name van AOCN,
Den Haag, Nederland.
IBAN: NL32ABNA0514076704
BIC: ABNANL2A

Evenementencommissaris: A.C. Brouwers
tel.: 0492-552902
evenement@alvisocn.com

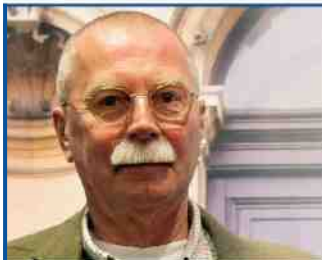
Registersecretaris: H. van der Meijden
Schubertlaan 5, 3723 LM Bilthoven
tel.: 030-2283593
register@alvisocn.com

Redactie: Bestuur AOCN
R. van Tuijl
Tasveld 14, 3402 SK IJsselstein
tel.: 06-36333159
redactie@alvisocn.com

Aanleveren van kopij en foto's:
redactie@alvisocn.com
Tekst in Word (.doc of .docx).
Achter elkaar doortypen, geen harde returns
(geen omhalen) alleen bij nieuwe alinea.
Foto's: kleine selectie met foto-bijscript.
Bewaar als .jpg file, grootte 300 dpi,
(± 2600 pixels hoog of breed).
Bij veel of grote foto's:
Via www.wetransfer.com sturen naar:
redactie@alvisocn.com

Druk: Editoo
**Inleveren kopij en foto's voor de
volgende Triangel no. 116
Uiterlijk 1 maart 2019**

3	Chairman's Column
4	Van de redactie
5	Eventementenkalender
6/7	Alvis Coachbuilders - deel 9 <i>Jan Maarten ten Bos</i>
8	100 Jahre Alvis Central Garage <i>Manfred Fleischmann</i>
9	De geschiedenis van een markant automeerk
12	In herinnering: Een markant persoon
13	Overzicht voor-oorlogse modellen
14	ALV in IJsselstein
15	Alvis TB14 fc
16	Alvis Car Club (D) <i>Jan Maarten ten Bos</i>
17	THREE LITRE SERIE III
18	Alvis Car Club (NL) <i>Jan Maarten ten Bos</i>
19	Historie van Alvis door Charles Mackonochie <i>vertaald door André Hillebrand</i>
23	Baanbrekende innovatie tekostige brandstoffen <i>Gepubliceerd door de FEHAC</i>



Chairman's Column



Alvis, 99 of 100 jaar?

Welkom beste Alvis vrienden, voor jullie ligt de eerste Triangel van 2019. Een nieuw Alvis-jaar dat begint met verwarring. Het bestuur krijgt regelmatig de vraag gesteld: Wanneer besteden jullie aandacht aan het 100 jarig jubileum van Alvis. Zoals jullie weten zijn André en Ab de organisatoren van de activiteiten rond het jubileum en in het bijzonder van de Alvis tentoonstelling in het Louwman museum in december van dit jaar. Ik heb André geraadpleegd en hij verklaart het volgende. Alvis als bedrijf is gestart in 1919 maar de eerste auto is geproduceerd in 1920. In deze Triangel vind je een bijdrage van onze secretaris André Hillebrand, waarin hij een deel van de geschiedenis van het merk bloot legt en waardoor ook duidelijk wordt waarom 1920 wordt aangehouden als ijkpunt voor 100 jaar. De AOCN zal van december 2019 tot februari 2020 ruim aandacht besteden aan het 100 jarig bestaan van ons geliefde merk. Eventueel kan in 2019 ook bij andere evenementen het merk Alvis worden gepromoot.

Het zal zijn opgevallen dat deze Triangel een andere lay-out heeft dan wat men gewend was. Vanaf Triangel 116 wordt de opmaak met software van onze drukker gedaan.

Voordelen hiervan zijn: een goede back-up, met meerdere editors kan aan de vulling van het blad worden gewerkt en directe ondersteuning van onze drukker.

Onze penningmeester heeft op 1 januari van dit jaar de redactie van Hans van Tongeren overgenomen en hij zal zijn werkzaamheden met ondersteuning van de andere bestuursleden gaan uitvoeren.

Aan evenementen dit jaar geen gebrek! Naast het aanbod van onze eigen club zijn we ook uitgenodigd voor een rit met de RCH. Daarnaast wordt door de organisatie van: Nationale Oldtimer dag Lelystad, Concours Elegance Paleis Soestdijk, en Classic Wings and Wheels vliegbasis Gilze Rijen opgeroepen deel te nemen aan hun evenementen waar ook aandacht zal worden besteed aan 100 jaar Alvis. In 2020 zal Manfred Fleischmann in de Central Garage in Bad Homburg v.d. H. voor Duitse autoliefhebbers het thema 100 jaar Alvis presenteren, meer informatie hierover in de (volgende) Triangel.

Genoeg geschreven! Ellie en ik hebben ook dit jaar weer de organisatie van de Hare Drive op ons genomen en wij rekenen erop vele van jullie tijdens dit evenement te kunnen begroeten.

Met een hartelijke groet van jullie voorzitter,

Alvis, 99 oder 100 Jahre?

Willkommen, liebe Alvis-Freunde, vor euch liegt der erste Triangel von 2019. Ein neues Alvis-Jahr, das mit Verwirrung beginnt. Dem Vorstand wird regelmäßig die Frage gestellt: Wann feiert ihr das 100-jährige Jubiläum von Alvis? Wie Sie wissen, organisieren André und Ab die Aktivitäten rund um das Jubiläum und insbesondere die Alvis-Ausstellung im Louwman-Museum im Dezember in diesem Jahr. Ich habe mich bei André schlau gemacht und er erklärt folgendes: Alvis als Unternehmen wurde 1919 gegründet, aber das erste Auto wurde 1920 produziert. In diesem Triangel finden Sie einen Beitrag von unserem Sekretär André Hillebrand, in dem er einen Teil der Geschichte der Marke aufzeigt und auch erklärt, warum 1920 als Benchmark für die Berechnung genommen wird. Von Dezember 2019 bis Februar 2020 wird das AOCN dem 100-jährigen Jubiläum unserer geliebten Marke viel Aufmerksamkeit widmen. Möglicherweise kann die Marke Alvis im Jahr 2019 auch in anderen Veranstaltungen beworben werden.

Es ist zu bemerken, dass dieser Triangel ein anderes Layout hat als zuvor. Ab Triangel 116 wird das Layout mit der Software unseres Druckers erstellt. Die Vorteile davon sind: eine gute Unterstützung, mehrere Editoren können gleichzeitig an Beiträgen arbeiten und die direkte Unterstützung durch unseren Drucker. Unser Schatzmeister hat am 1. Januar dieses Jahres die Redaktion von Hans van Tongeren übernommen und wird seine Arbeit mit Unterstützung der anderen Vorstandsmitglieder durchführen.

An Events dieses Jahres wird es nicht mangeln! Neben dem Angebot unseres eigenen Clubs sind wir auch zu einer Fahrt mit dem RCH eingeladen. Darüber hinausforderte die Organisation: Nationaler Oldtimertag Lelystad, Concours d'Elegance Palace Soestdijk und Classic Wings and Wheels Gilze Rijen zur Teilnahme an ihren Veranstaltungen auf, bei denen auch auf 100 Jahre Alvis geachtet wird. Im Jahr 2020 wird Manfred Fleischmann in der Zentralgarage in Bad Homburg v.d. H. für deutsche Autoliebhaber das Thema 100 Jahre Alvis präsentieren, mehr dazu im (nächsten) Triangel. Genug geschrieben! Ellie und ich haben dieses Jahr wieder die Organisation des Hare Drive auf uns genommen und wir erwarten, dass wir viele von euch während dieser Veranstaltung begrüßen können.

Mit einem freundlichen Gruß von Eurem Vorsitzenden,

Anton

Van de redactie



Start

Een nieuw jaar is begonnen en zal naar alle waarschijnlijkheid 365 dagen duren. Wij van de redactie wensen al onze clubleden en iedereen die hun lief is een prachtig jaar toe. Het is zover!. Voor u ligt de eerste uitgave die gemaakt is met het programma van onze huisdrukker Editoo. Ik kan u vertellen dat het een hele opgave is geweest. Eerst moest geleerd worden hoe het programma werkt. Dat ging gepaard met veel zuchten en woorden die ik hier niet zal herhalen. Het eten schoot erbij in wat resulteerde in extreem gewichtsverlies! Het heeft heel veel moeite gekost om deze editie bij u te krijgen. Deze uitgave oogt wat anders en de opmaak is nog niet wat u gewend bent maar al doende leert men. Een periodiek wordt beoordeeld naar inhoud en daarvoor moeten jullie, onze leden, zorgen. Daarom een dringend verzoek: stuur ons je belevenissen (met of zonder Alvis), graag geïllustreerd met foto's. Zonder jullie bijdrage heeft het blad geen waarde.

Rob van Tuijl

André Hillebrand - Anton Brouwers

Ein neues Jahr hat begonnen und wird voraussichtlich 365 Tage dauern. Wir, die Redaktion, wünschen allen Clubmitgliedern und allen, die ihnen am Herzen liegen, ein wundervolles Jahr. Es ist soweit. Dies ist die erste Ausgabe, die mit dem Programm unseres hauseigenen Druckers Editoo erstellt wurde. Ich kann euch mitteilen, dass es eine ziemliche Aufgabe war. Zunächst musste man lernen wie man mit und in das Programm arbeiten kann. Dies wurde begleitet von vielen Harte Wörter, die ich hier nicht wiederholen möchte. Das Essen wurde vergessen, was zu einem extremen Gewichtsverlust führte. Es hat viel Mühe gekostet, diese Ausgabe bei euch im Briefkasten zu bekommen. Diese Ausgabe sieht etwas anders aus und das Layout ist noch nicht das, was Sie gewohnt sind, aber es ist ein Prozess von 'learning by doing'. Eine Zeitschrift wird bewertet nach inhaltlich und ihr, unsere Mitglieder, müssen dies sicherstellen. Deshalb eine dringende Bitte: Schickt uns eure Erfahrungen (mit oder ohne Alvis), gerne mit Fotos illustriert. Ohne euren Beitrag hat das Magazin keinen Wert.

Hartelijke groeten van de redactie:

Rob van Tuijl

André Hillebrand - Anton Brouwers

Afscheid vorige redactie



Op de foto hiernaast worden onze vorige redacteur Hans van Tongeren en vormgever Paul van der Velde door de voorzitter Anton Brouwers bedankt voor hun inzet van de afgelopen jaren. Hans heeft twee jaar lang het redacteurschap behartigd. Hans bedankt voor je inzet en je fijne wederkerende artikel " Van de redactie " Chapo.

Paul heel hartelijke bedankt dat je iedere keer weer een mooie Triangel in elkaar heb gezet. En ja clubleden, vakmensen onderscheiden zich altijd.

Uit handen van Anton een mooie fles wijn voor hun diensten aan de AOCN.



Evenementenkalender



<i>Wat</i>	<i>Wanneer</i>	<i>Waar / organisatoren</i>
AOCN evenementen		
Hare Drive	12, 13 en 14 april	Nuenen, Anton en Ellie Brouwers
Fire Flight	19 mei	Utrecht, Simon en Marijke v Oostveen
Crossing Borders	18 - 22 juli	Hotel Hafen Hitzacker, Manfred Fleischmann en Anton Brouwers
Eagle Ralley	(3) 4 augustus	Billerbeck-(D), Jörn en Ulli Hackländer
Indian Run	(13-14) 15 september	Friesland, Pieter en Melanie van der Meulen
High Tea	24 november	Hogerheide, Antoine en Loes Soffers
100 Jaar Alvis	vanaf 15 december	Louwman Museum Wassenaar, André Hillebrand en Ab van Egmond
AOC evenementen		
International Alvis Weekend	14 - 16 juni	York - U.K.
Evenementen Riley Club		
Najaarsrit	29 september	Informatie volgt
Overige evenementen		
Techno Classica	10 - 14 april	Essen (Duitsland)
Nationale Oldtimerdag Lelystad	16 juni	Lelystad, Rob van Tuijl
Classic Wings&Wheels	31 augustus	Luchtmachtbasis Gilze-Rijen



**Fijne Paasdagen
Het bestuur**

Alvis Coachbuilders – deel 9

Een beknopte serie over de firma's die onze auto's van een koetswerk hebben voorzien. En we hebben het hier over auto's van onze eigen clubleden.

door Jan Maarten ten Bos

Een beknopte serie over de firma's die onze auto's van een koetswerk hebben voorzien. En we hebben het hier over auto's van onze eigen clubleden. DEEL 9 uit de serie betreft: CROSS & ELLIS Ltd.

Oprichters Harry Cross en Alf Ellis kenden elkaar van de bodyshop van Daimler waar zij beiden werkten tijdens de Eerste Wereldoorlog. In 1919 besloten zij samen een eigen bedrijf te beginnen voor de fabricage van zijspannen voor motorfietsen en cabines voor vrachtwagens.

Al snel schakelden ze over naar het bouwen van koetswerken voor auto's toen ze in contact kwamen met de jonge Alvis fabriek.

Begonnen werd met Alvis eerste model, de 10/30 Tourer.

De samenwerking beviel van beide zijden goed en toen Alvis in 1923 uitkwam met de succesvolle 12/50 kwam de productie bij Cross en Ellis pas goed van de grond. Helemaal toen ook Lea Francis zich aanmeldde als tweede grote klant.



Speed 25 Tourer 1937 van Jan Kulk, treeplanken ontbreken hier.

Nu moet in deze periode van de twintiger jaren "goed en groot" natuurlijk in verhouding worden gezien. Het waren geen gemakkelijke tijden!

In 1923 dreigde Alvis ten onder te gaan door dat zij over veel te weinig kapitaal beschikten.

Alvis had ook een grote schuld uitstaan bij Cross en Ellis die dit waarschijnlijk niet zou hebben overleefd.

Gelukkig voor beide partijen werd er voor Alvis een financiële oplossing gevonden, de schulden terugbetaald en

konden de zaken weer verder gaan.

Het maken van koetswerken was dan ook geen vetpot, het ging vaak letterlijk om centen!

Wanneer Cross en Ellis bijvoorbeeld een opdracht kreeg voor het maken van tien koetswerken dan liet men de arbeiders onderling met elkaar concurreren om een zo laag mogelijke prijs te kunnen offeren.

Dit ging zo: voor het bouwen van complete carrosserieën werden vaste ploegen samengesteld bestaande uit oa. lasers, smeden, plaatwerkers, schrijnwerkers, bekleeders en schilders, van elk vakgebied twee man, soms aangevuld met leerlingen.

Deze ploegen konden ieder onder leiding van hun voorman inschrijven met een zo laag mogelijke productieprijis en een zo kort mogelijke productietijd.

De goedkoopste ploeg kreeg de opdracht voor de hele order en werd als groep uitbetaald. De voorman zorgde dan voor de onderlinge verdeling van het geld.

Dit was een systeem dat in die jaren in Coventry veel voorkwam.

De samenwerking met Alvis duurde voort, er werden Saloons, Drophead Coupe's en Tourers

gemaakt voor vele modellen zoals de



Firefly SA 1933 van André Hillebrand, ongerestaureerd.

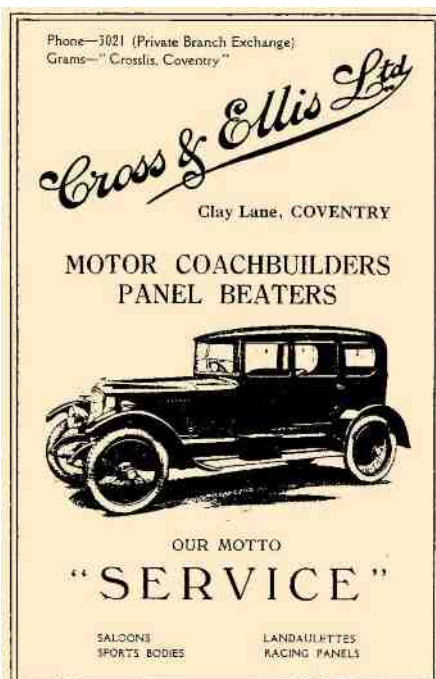


Alvis Firefly van Markus von Haken

Firefly, de Silver Eagle en Firebird. Voor de beroemde Speeds 20 en 25 werden voornamelijk de Tourers gemaakt, respectievelijk 144 en 39 stuks. Om niet alleen van Alvis afhankelijk te zijn zocht Cross en Ellis nieuwe klanten op de Olympia Show in 1934 in Londen. Zij presenteerden een Coupé

op een Triumph Gloria chassis en een Vauxhall Light Six. Ook probeerde men Saloons op Humber en Hillman Chassis. Een groot succes werd dit allemaal niet, tegenvallende verkopen en te lage prijzen maakten dat Cross en Ellis dit niet langer kon volhouden. Met de

Speed 25 -4 deurs Tourer als laatste en misschien mooiste creatie van dit goed aangeschreven bedrijf moest men in 1938 de deuren sluiten. Als coachbuilders zullen zij samen met Charlesworth voornamelijk met Alvis verbonden blijven.



Simon Feenstra's Alvis 12/50 SC Cross & Ellis tourer, 3 portieren, four-five seater model



Crossing Borders

100 Jahre ALVIS

(former T.G. John Ltd. *)

Crossing borders

möchte einen Beitrag zu den Jubiläumsfeierlichkeiten leisten durch ein bislang einmaliges Projekt im Automuseum

CENTRAL GARAGE

www.central-garage.de

in Oberursel (Nähe Frankfurt)

**ALVIS in einer Dauerausstellung
vom
Februar 2020 bis Februar 2021**



Das Museum ist leicht zu erreichen und an das Autobahnnetz gut angebunden.

Der Eintritt ist frei. Spenden für caritative Zwecke werden erbeten

Die Central Garage ist mit allen modernen Präsentationsmedien ausgestattet.
Die Parkplätze sind frei.

*Am 19. März 1919 kaufte T.G. John die Firma Holley Brothers Co. Ltd. in Coventry, Hertford Street 17 und änderte den Namen in T.G. John & Co. Ltd.
Diese Firma wurde am 14. Dezember 1921 in The Alvis Car & Engineering Co. Ltd. umbenannt



Master of the King's Highway

De geschiedenis van een markant automerk

door André Hillebrand

In 2019 en 2020 wordt het 100 jaar jubileum van het automerk Alvis gevierd. In 1919 is het merk Alvis opgericht en in 1920 is de eerste Alvis auto afgeleverd, het merk heeft als auto-industrie bestaan tot in 1967. Naar aanleiding hiervan een korte geschiedenis van dit markante automerk.

Bijna een halve eeuw bouwde het Engelse Alvis in Coventry automobielen. Het was een merk welke een uitstekende naam opbouwde met luxe auto's en succesvolle racewagens. Vooral op het circuit van Brooklands werden vele successen behaald. Na de tweede wereldoorlog werd de autoproductie steeds minder belangrijk door de bouw van gepantserde voertuigen en vliegtuigmotoren. Deze afdeling is na de sluiting van de autofabriek 1967 doorgegaan met de fabricage van militaire voertuigen, vliegtuigmotoren en onderdelen.

Vintage periode

Voordat de in 1880 geboren Thomas George John in 1919 een ingenieursbedrijf opstartte in Coventry, had hij al een grote staat van dienst opgebouwd als ingenieur van schepen en vliegtuigmotoren. T.G. John Ltd maakte en verkocht stationaire motoren en body's voor Zenith-carburateurs en de Stafford Mobile Pup 140 cc. Scooter, waar ongeveer 100 stuks van gebouwd werden. Eind 1919 werd Thomas George John benaderd door ingenieur P.H. de Freville, die korte tijd het Franse automerk DFP in Engeland had geïmporteerd. Deze had tekeningen van een 1,5 liter viercilinder motor met aluminium zuigers en druksmering, vooruitstrevend in die tijd. Hij produceerde deze zuigers al enige jaren onder de merknaam Alvis. Over de betekenis van deze naam is veel gespeculeerd. Volgens Kenneth Day, schrijver van "Alvis, the story of the Red Triangle" beweerde hij dat het woord geen betekenis had en slechts bedacht was omdat het in veel talen eenvoudig was uit te spreken.

Volgens Kenneth Day is Alvis echter een Nederlandse achternaam.

Er bestaan echter meerder verklaringen voor de naam Alvis, het zou vooraan in alfabetische lijsten staan, Al van aluminium (zuigers) en Vis van het Latijnse kracht.

T.G. John kocht de ontwerpen en het recht om de naam Alvis te gebruiken voor automobielen van de Freville.

De eerste automobiel was een 10/30, die in maart 1920 op de weg verscheen.

De auto werd gebouwd in een nieuwe fabriek in Holyhead Road in Coventry. De chassis en de carrosserieën werden bij

derden ingekocht, carrosserie voornamelijk bij de buurman Cross & Ellis. Vanaf het begin had de Alvis een goede reputatie als lichte auto van bovengemiddelde kwaliteit, ofschoon hij met prijzen van 750 tot 870 Engelse ponden tamelijk duur was. In 1920 werden 12 auto's gemaakt en dat aantal steeg tot 344 in 1921 en 733 in 1922. Er was toen naast de 10/30 ook een 12/40 te koop. Omdat de dure auto's minder goed verkochten nam Alvis in 1922 de productie van de kleine Buckingham van een andere firma in Coventry over. Dit was een van de betere kleine automobielen, maar er kwam snel een einde aan, wat nog verhaast werd door de komst van de Austin Seven in juli 1922. In 1923 werd de 12/50 gelanceerd, waarschijnlijk het beroemdste Alvis model dat ooit gemaakt werd. De 12/50 een 1496 cc. (sportmodel) of een 1598 cc. (toermodel) viercilinder kopklep motor, ontworpen door Catain Smith-Clarke (afkomstig van Daimler). Alvis kwam sterk in de belangstelling te staan door het winnen van de Brooklands 200 Mile



Poster van een Alvis owners rally dag op het beroemde Brookland circuit, 1930

Race in 1923, wat de belangrijkste gebeurtenis was voor lichte auto's. Dit leidde ertoe dat de verkopen tussen 1923 en 1924 omhoog gingen van 710 tot 933. Dit succes onderstreepte echter het chronische kapitaalgerebrek van T.G. John, die niet aan zijn betaalverplichtingen kon voldoen. Op verzoek van carrosseriebouwer Cross & Ellis kwam Alvis in handen van curatoren, maar dankzij de goede reputatie van de 12/50 gingen de crediteuren akkoord met contante betaling en de uitgifte van obligaties. De maatschappij floreerde gedurende de tweede helft van de jaren twintig en in 1927 kwam de productie voor het eerst boven de duizend exemplaren.

Eind jaren twintig kwam Alvis met twee belangrijke ontwikkelingen. Ten eerste bracht het een auto met een kleine zes-cilinder motor (1870 cc.) uit, de SilverEagle. Daarnaast bracht de fabriek auto's met voorwielaandrijving op de markt. Dit principe was voor het eerst in 1925 uitgetoet op de Alvis raceauto's. Vanaf 1928 werden ook de productie FWD Alvissen geproduceerd.

Vanwege de ver inzakkende verkoopcijfers ten gevolge van de grote depressie, besloot de fabriek al na 140 exemplaren te stoppen met wagens met voorwielaandrijving.

Een interessante bijkomende bron van inkomsten van Alvis



Boven: de Alvis Silver Eagle werd zelfs door de Glasgow en Edinburg politie gebruikt. Onder: Alvis Front Wheel Drive op de London Motor Show 1928

MAY 10TH, 1929. 107

ALVIS CAR & ENGINEERING CO., LTD.

25 per cent. increase in orders.

The annual general meeting of the Alvis Car & Engineering Co., Ltd., was held on Friday last at the offices of the Company, Holyhead Road, Coventry.

Sir A. Lowes Dickinson, M.A., F.C.A. (the chairman) said that the net profits for the year amounted to £32,371, which showed an increase of about 30% on last year's profit. They proposed to write off the whole of the issue and experimental expenses and transfer £20,000 to reserve and £5,000 to income tax reserve, and to pay a dividend of 10% on the ordinary shares and 2½% participating dividend on the Preference Shares, making a total of 10% for the year. During the year arrangements had been made for the provision of new capital which had resulted in the redemption of all outstanding debentures, in discharging the Bank loan, in providing necessary finance for the extension of buildings and plant and in providing additional working capital for increased business. That additional capital had not played much part in making the year's profit and during the present year its effect should be more appreciably felt. They had acquired property lying immediately adjacent to the rear of their works and also property adjoining their frontage on the Holyhead Road. They had also enlarged their service department. The whole of their stock was good and of an up-to-date and saleable nature.

He could not but feel optimistic as to the prospects of the Company. Their business was rather different from that of most other motor car manufacturers in that they made a specialised product. They were not dependent upon the number of motorists increasing every year, nor did they rely upon an increase in the numbers of very rich people. They steered a middle course, so that in times of prosperity the many who wanted a better car would find it in the Alvis, and in less prosperous times many who wanted to spend less yet wanted to sacrifice as little as possible in results, turned to the Alvis as a car which met their requirements. Their success or otherwise lay in their own hands in the direction not only of maintaining the quality of their products up to the standard of excellence associated with the name "Alvis" in the motor car world to-day, but also of being ahead of the times and foreseeing that demand for progress and improvement which the motoring public continually expected. Altogether he thought they could face the future with a considerable amount of confidence.

Mr. T. G. John, M.Inst.C.E., M.Inst.N.A. (managing director), said that he would like to mention how much they were indebted to their staff and workpeople for the result achieved. The nature of their products set a very high standard for everyone connected with the Company to follow, and he could truthfully say that their enthusiasm for everything pertaining to the name "Alvis" was very keen indeed and they always yielded unhesitatingly their very best efforts to all demands we made upon them.

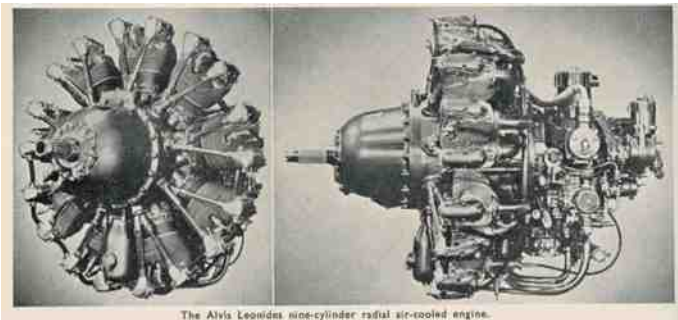
In return, they had been able, during recent years, to give their workpeople a constancy of employment which was very rare in an industry such as theirs. This again was largely because we meet the needs of a market which fluctuates comparatively little. They had been, as they knew, until recently, considerably handicapped in their activities by inadequate capital resources, but this was now happily a thing of the past. The improvements which they were making in their Works would soon enable them to much more effectively take care of the demands being made upon them.

Their experience in designing, making and selling the class of car which was the foundation of their business was very valuable, and although there was no goodwill item standing as an asset in their Balance Sheet, yet he thought everybody would agree that the goodwill attaching to the name "Alvis" was very considerable indeed.

The improvements they were making in their works would soon enable them much more effectively to take care of the demands being made upon them. They had worked overtime and night shift in their factory without a break for more than the last 2½ years in order to meet sales requirements, and since the beginning of the current year the total value of orders received was more than 25% greater than the corresponding period of last year. Their order books to-day remained very full.

The report was adopted and a dividend of 10% declared on the ordinary shares, and participating dividend of 2½% on the preference shares were declared.

A vote of thanks to the staff concluded the meeting.



The Alvis Leonides nine-cylinder radial air-cooled engine.

kwam in die tijd van royalty's van de patenten, waarvan G.T. Smith-Clarke, de technische baas van het bedrijf, de eigenaar was.

Zo ontving Alvis twee shilling en sixpence van Vauxhall voor elke rubberen motorophanging en vijf shilling van Daimler voor een patent op het smeren van schuivenmotoren.

Pre-War periode

Gedurende de jaren dertig bleef het aantal werknemers behoorlijk stabiel rond de vijfhonderd en zij produceerden een maximum van twintig rollende chassis per week. Het koetswerk kwam nog steeds van buitenaf. Vanden Plas en Charlesworth waren de belangrijkste carrossiers voor de Speed 20 en zijn opvolgers, de Speed 25, 3,5 en 4,3 liter. De kleinere viercilinder auto's, zoals de Firefly, en de Firebird en de 12/70, werden van carrosserieën voorzien door Cross & Ellis, Holbrook en Mulliner.

De introductie in 1931 van de Speed 20 was een stap in een nieuwe richting voor Alvis. De motor was een vergrote versie van de krachtbron van de SilverEagle, maar het chassis was langer en lager en gaf de auto een uiterlijk dat wedijverde met dat van de SS1. Voor 1934 verschenen er twee belangrijke vernieuwingen op de Speed 20; een volledig synchromesh versnellingsbak, de eerste in een Engelse auto, en onafhankelijke voorwielloophanging. De Speed 20 werd opgevolgd door de grotere en luxueuzere modellen in dezelfde stijl, waardoor Alvis de wereld betrad van de elegante luxe-auto's, die gekocht werden door filmsterren. Zo concurreerde de fabriek met Bentleys en Lagonda's. T.G. John deed een bod van 35.000 pond op Lagonda, toen deze fabriek in surseance van betaling terecht kwam. Zijn bod was echter te laag. In 1936 veranderde de maatschappij de naam in Alvis Ltd met een verhoging van het aandelenkapitaal tot 700.000 Engelse ponden.

De automarkt was achteruit gegaan en daarom richtte Alvis zich op andere gebieden, vooral op vliegtuigmotoren, waarvoor een nieuwe fabriek gebouwd werd, en op pantserwagens gebouwd naar het ontwerp van de Hongaar Nicholas Staussler. Voor deze laatste activiteit werd een nieuwe maatschappij gevormd, de Alvis-Straussler Mechanisation Ltd. De eerste vliegtuigmotor, een stervormige veertien cilinder, gebaseerd op de ontwerpen van Gnome et Rhone, de Peli-

des, was in maart 1937 gereed. Alvis produceerde later de zelf ontworpen Leonides – stermotor, maar was ook een belangrijke onderaannemer van Rolls-Royce.

Deze andere activiteiten waren belangrijk voor Alvis, dat van 1936 tot 1938 verlies leed, maar daarna weer winstgevend werd. Smith-Clarke vond toen dat de modellenreeks te groot was en adviseerde de luxemarkt te laten liggen. Desondanks ging de productie van de Speed 25 en de 4,3 liter door tot 1940.

War periode

Na de luchtaanvallen in November 1940, waarin de autofabriek door bombardementen werd vernietigd, werd het werk verdeeld over 21 fabrieken die verantwoordelijk waren voor de productie en het reviseren van de Rolls-Royce vliegtuigmotoren, de productie van onderstellen en een grote verscheidenheid aan andere militaire benodigdheden. Alvis bouwde geen vliegtuigmotoren van eigen ontwerp, omdat deze geschikter waren voor de burgerluchtvaart, noch ontvingen ze contracten voor pantservoertuigen, hoewel deze snel na het einde van de oorlog zouden komen.

André Hillebrand

Artikel op basis van onschatbare klassieker februari 2005.

In herinnering: Een markant persoon.

Een markant persoon en ex lid van de AOCN is overleden.

Jean Prick bekend in heel Nederland vanwege de TV uitzending showroom in 1980 waarin hij vertelde dat hij ooit met de Bugatti van zijn vader door een rood stoplicht in Hamburg was gereden, en daarna van zijn vader nooit meer in een Bugatti mocht rijden.

Tijdens dit verhaal is hij tijdens de TV opnamen in tranen uitgebarsten, iedereen die wist dat je ook een oldtimer bezat moest dit verhaal toentertijd met je delen, en nu vele jaren later kennen nog steeds veel mensen dit verhaal.

Omdat hij van zijn vader geen Bugatti meer mocht rijden, heeft hij een Alvis TA 14 aangeschaft. In die tijd was hij lid van de AOCN, en hebben wij tijdens een Alvis rit naar de Ardennen een bezoekje bij hem thuis gebracht. Ook over Alvis kon hij lyrisch vertellen, getuige het gedicht welke bij dit artikel is gevoegd. Het is een origineel door Jean zelf getypt gedicht welke ik altijd zuinig bewaard heb.

Jean kon mooi vertellen over zijn vader en moeder en natuurlijk de Bugatti, zij werden als kind soms midden in de nacht uit hun bed gehaald, achterin de Bugatti gezet en dan ging het op weg naar verre oorden.

Bij een van mijn bezoeken aan Jean ging hij een foto van mij en Riet bij de Alvis Speed 20 maken, wij netjes ervoor geposeerd, maar dat was een doodzonde, je moest bescheiden achter je auto plaatsnemen om de foto niet te verstoren.

Tijdens de laatste MECC interclassics werd Jean nog met de wensambulance naar het MECC gebracht, waar hij vele jaren met een stand aanwezig was. Enkele dagen daarna is hij op 81 jarige leeftijd na een kort ziekbed overleden.

In het showroom programma verhaalde een andere Bugattist dat er in de hemel waarschijnlijk een apart gedeelte is waar alle Bugattisten samengebracht worden, Jean zal hier vast een plaatsje gevonden hebben.

André Hillebrand.



Jean Prick temidden van zijn Bugatti relikwieën, onder de lampenkap met handtekeningen van fameuze lieden



De Alvis club op bezoek in zijn "kasteeltje"

MIJN DROOM,

Toen ik nog een kleine jongen was,
droomde ik al van een Rallye.
Ik wilde graag een antieke Automobiel,
Maar liever nog een stuk of drie.

Nu vele jaren later,
Als ik in mijn Alvis stap,
begint mijn bloed te tintelen,
en een vonk slaat in mijn hart.

Ik raas snel over wegen,
en voel mij apetrots.
Dat ik dit mag beleven,
vind ik een gave Gods.

Steeds als ik in mijn Alvis stap,
is het voor mij een feest.
Ik ben in heel mijn leven,
dan nog nooit zo blij geweest.

Zij brengt mij door het hele land,
waarheen ik hem ook stuur,
De Alvis is mijn leven,
tot aan mijn laatste uur.

Jean Prick



Overzicht van Alvis voor-oorlogse modellen

Model	Type	van	tot	Aantal
Alvis 10/30	2 seat sports,Duck's Back,tourer,Saloon	1920	1923	603
Alvis 11/40	2 seatsports	1921	1923	382
Alvis 12/40	2 seat sport,Duck's Back,tourer,Saloon	1922	1925	1552
Alvis 12/50	2 seat sport DHC Saloon Beetle Back	1923	1933	3612
Alvis 14.75	6 Light Saloon	1927	1929	492
Alvis 12/75 FWD 4 Cylinder	Front Weel Drive;2 seat sports,4 seat sports Sports Saloon	1924	1931	143
Alvis FWD 8 Cylinder	Front Wheel Drive;2 seat sport,	1925	1926	10
Circuit Racer Cars	Front Wheel Drive;2 seat sport	1926	1927	16
Alvis Silver Eagle Silver Eagle Sixteen	2 seat sports,coupé,DHC, Saloon ?	1928	1936	1357
Alvis 12/60	2 seat sports,4 seat sports,Sports Saloon	1931	1932	282
Alvis speed 20	Sports Tourer,DHC,Sports Saloon	1932	1936	1165
Alvis Firefly 12	4 light Saloon,6 light Saloon,DHC,Sports tourer, sports Saloon	1932	1934	871
Alvis Crested Eagle	4 light Saloon,6 light Saloon, Limousine	1933	1940	652
Alvis Firebird	4 light Saloon,6 light Saloon,DHC,Sports Tourer,	1935	1936	450
Alvis Sixteen	4 light Saloon,6 light Saloon	1935	1937	?
Alvis Seventeen	?			
Alvis 3½ Liter SA	?	1936	1936	70
Alvis Silver Crest	4 light Saloon,6 light Saloon,DHC	1937	1940	521
Alvis Speed 25	Sports Tourer,DHC,Sports Saloon	1937	1940	391
Alvis 4,3 Liter	Sports Saloon,Sports Tourer	1937	1940	166
Alvis 12/70	DHC,Sports Tourer,Sports Saloon	1938	1940	741

**In de volgende Triangel
een overzicht van de
na-oorlogse modellen**



ALV in IJsselstein 24 februari 2019

Op 24 februari 2019 om 10.30 uur was het verzamelen in de bruisende stad IJsselstein om de jaarlijkse ALV bij te wonen. Zo'n 30 clubleden hadden zich aangemeld en werden ontvangen in hotel

Ridder St 'Joris met koffie en gesorteerd gebak. Nadat de notulen waren doorgesproken en de vragen waren beantwoord was het tijd om een persoon (in de vorm van André Hillenbrand) in het zonnetje te zetten. André was inmiddels alweer 10 jaar secretaris en voert deze taak met hart en ziel uit.

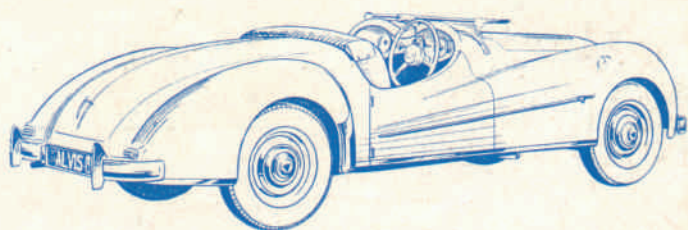
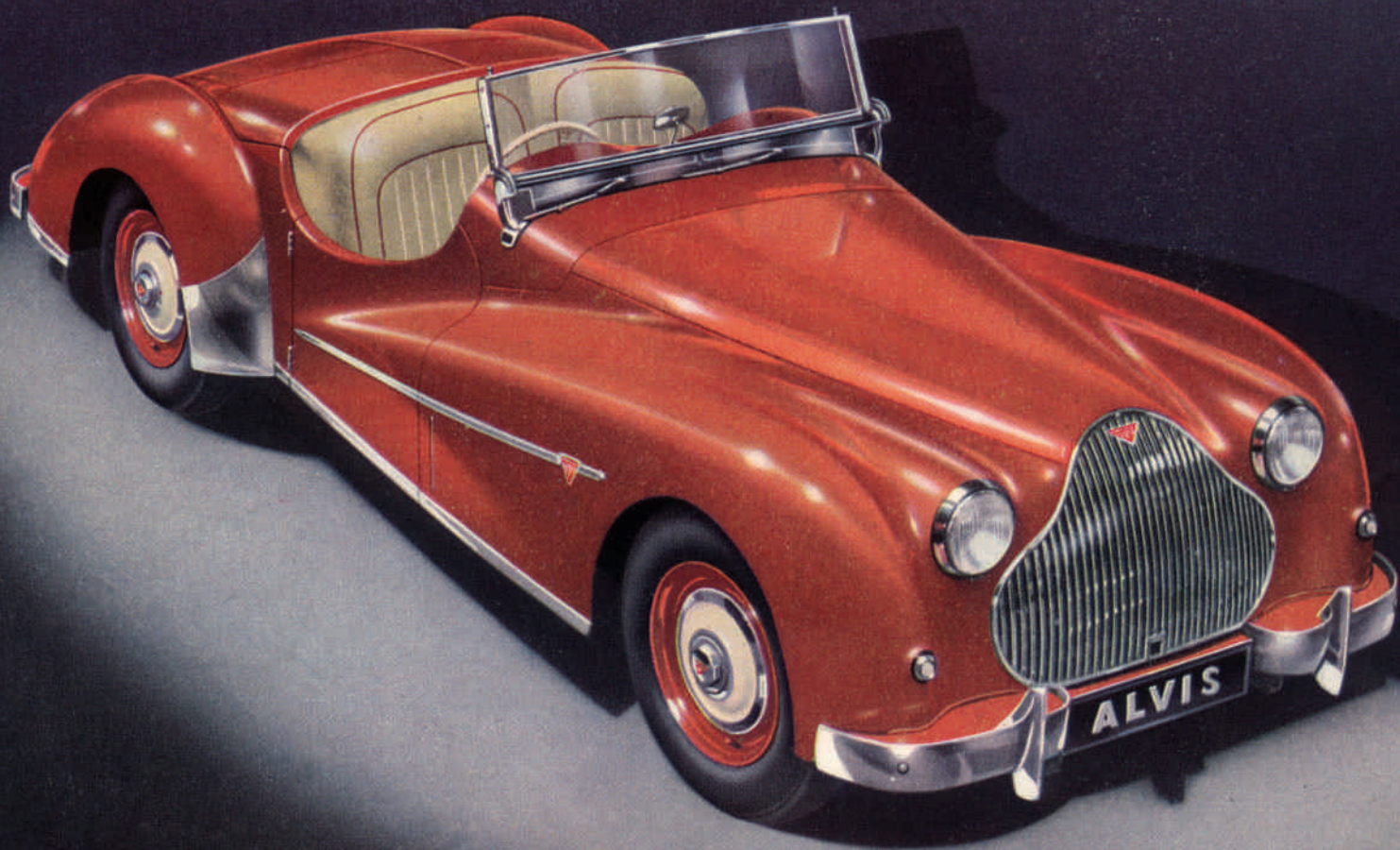


Uit handen van de voorzitter (Anton Brouwers) ontving André een oorkonde en een heerlijke fles cognac. Ook zijn vrouw (Riet) werd niet vergeten en kreeg een mooie bos bloemen. Hierna werd van een heerlijke lunch genoten en konden de leden met elkaar in gesprek gaan. Om 14.00 uur was de ALV afgelopen en gingen we naar huis of liepen nog even door de stad waar het koopzondag was





Individuality



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

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

COVENTRY · ENGLAND

ALVIS CAR CLUB – de eerste Alvis-club. J.M. ten Bos.



ALVIS CAR CLUB - der erste Alvis-Club.

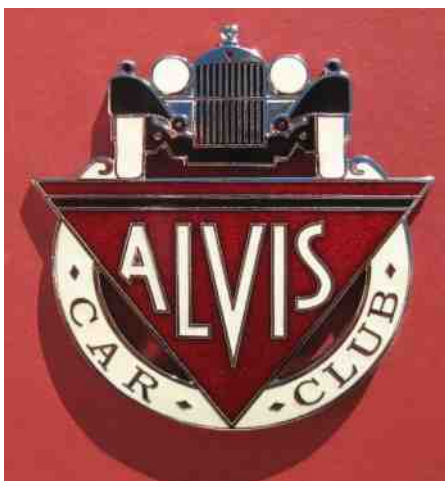
Über die kurze Existenz dieses 1934 gegründeten und 1939 aufgelösten Clubs ist wenig bekannt. In den frühen dreißiger Jahren fand man in England die Not, Clubs einer bestimmte Automarke zu gründen. Mit verschiedenen Alvis-Enthusiasten wollte man einen solchen Club gründen. Deshalb wurden in verschiedenen Autozeitschriften Anrufe getätigt, auf die viele positive Reaktionen folgten. Es wurde beschlossen, am 14. Juli 1934 ein erstes Treffen im Alvis Service Depot in London abzuhalten. Ein bekannter Fahrer Michael May (er war mit einem Silver Eagle gefahren) war wahrscheinlich der Initiator und mit ihm konnte man sich als zukünftiges Mitglied anmelden (Mitgliedschaft 10 Shilling pro Jahr). Die Vorstandsmitglieder wurden ausgewählt und eine Verordnung wurde erlassen. Der Club wurde ALVIS CAR CLUB genannt, um das Interesse der Alvis-Besitzer zu unterstützen. Als Präsident / Vorsitzender wurde T.G. John, der Gründer von Alvis, und T.J. Carberry, vom Londoner Alvis Service Depot, wurde Sekretär. Es wird vermutet, dass die Alvis-Fabrik den Club finanziell unterstützt hat, was natürlich keine schlechte Idee war! Ein schönes Autoabzeichen für das Auto (siehe Foto) wurde zusammen mit einer Anstecknadel entworfen. Die erste Veranstaltung des neuen Clubs fand bereits am 28. Oktober 1934 statt. Dies war eine "Schatzsuche" mit über 40 Teilnehmern. Der Tag wurde mit einer "fröhlichen Teeparty" im Oatlands Park Hotel in Waybridge beendet. Das Organisieren von Sporttreffen war damals nicht einfach. Sprintrennen auf der öffentlichen Straße waren natürlich verboten. Man musste also nach Landbesit-

zern mit viel Land oder langen Einfahrten suchen, um solche Rennen zu ermöglichen. Dann wollte der Royal Automobile Club dies genehmigen, und der Vorstand sollte für ein passendes Catering sorgen. Ein großes Problem bestand darin, ein passendes Datum zu finden, das nicht mit einem anderen Event eines anderen Autoclubs zusammenfiel. Die Kommunikation mit den Mitgliedern erfolgte per Brief oder Telegramm (das Telefon wurde damals kaum genutzt). Und dann musste sich auch das Wetter hinsetzen, sonst war die Beteiligung viel zu gering! Dies war eine sehr undankbare Arbeit für den kleinen Vorstand. All dies und der drohende Ausbruch des Krieges bedeuteten, dass der Verein in 1939 aufgelöst wurde und das Bargeld mit einem Volumen von 8 Pfund (!) an eine Wohltätigkeitsorganisation gespendet wurde, die sich natürlich mit Autos beschäftigen musste.

Eine nette Initiative von A.O.C. ist der Wiedherstellung der ursprüngliche Car Badge, eine exakte Nachbildung des Originals und von erstklassiger Qualität!

Bestellung unter : www.alvisoc.org/badges-and-gifts

Jan Maarten ten Bos

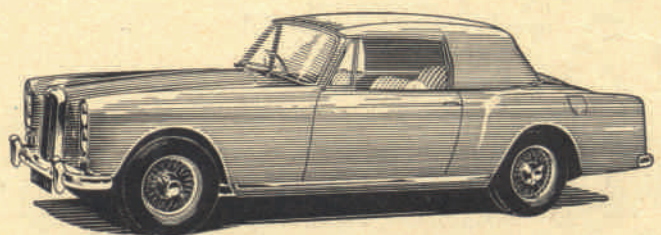




THREE LITRE SERIES III

The Alvis Series III Sports Saloon, with its Graber-styled body and Mulliner Park Ward coachwork, is the last word in 4-5 seater luxury. Capable of over 110 miles per hour, it has superb road holding, and corners with speed and safety. The five-speed, all-synchromesh gearbox is a standard fitting with automatic transmission available as an extra.

SERIES III SALOON • £2,773 · 13 · 9 inc. P.T.
SERIES III DROPHEAD COUPE £3,015 · 7 · 1 inc. P.T.



ALVIS OF COVENTRY • SOLE LONDON DISTRIBUTORS: BROOKLANDS OF BOND STREET • TELEPHONE: MAYFAIR 8351

ALVIS CAR CLUB – de eerste Alvis-club.

J.M. ten Bos.



ALVIS CAR CLUB – de eerste Alvis-club.

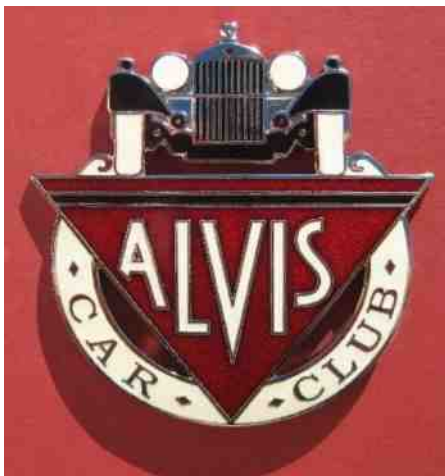
Veel is er over het kortstondige leven van deze club niet bekend – opgericht in 1934 en opgeheven in 1939. In de vroege dertiger jaren ontstond in Engeland de behoefte aan het oprichten van clubs van één automerk. Ook bij diverse Alvis enthousiasten was er de wens om een dergelijk club op te richten. Er werden daarom oproepen gedaan in diverse autobladen waar veel positieve reacties op kwamen. Besloten werd een eerste vergadering te houden op 14 juli 1934 in het Alvis Service Depot in Londen. Een bekende coureur Michael May (hij racete met een Silver Eagle) was waarschijnlijk de initiatiefnemer en bij hem kon men zich opgeven als toekomstig lid (lidmaatschap 10 shilling per jaar). Bestuursleden werden gekozen en een reglement opgezet. De club werd genoemd de ALVIS CAR CLUB met als doel het belang van de Alvis bezitters te ondersteunen. Als president/voorzitter werd gekozen T.G. John, de oprichter van Alvis, en T.J. Carberry van het Londense Alvis Service Depot werd secretaris. Het vermoeden bestaat dat de Alvis-fabriek de club financieel ondersteunde, wat natuurlijk geen slecht idee was! Een prachtige car badge voor op de auto (zie foto) werd ontworpen samen met een reversspeld. Het eerste evenement van de nieuwe club werd al gehouden op 28 oktober 1934. Dit was een “treasure hunt” en er waren ruim 40 deelnemers. De dag werd besloten met een “cheerful teaparty” in het Oatlands Park Hotel in Waybridge. Het organiseren van sportieve bijeenkomsten bleek in die dagen niet eenvoudig. Sprintraces op de openbare weg waren natuurlijk verboden. Dus moest men op zoek naar landeigenaren met veel grond of lange oprijlanen die zulke races wel

wilden toestaan. Vervolgens wilde de Royal Automobile Club een en ander goedkeuren en moest het bestuur nog voor geschikte catering zorgen. Een groot probleem was het vinden van een geschikte datum die niet samen viel met een ander evenement van een andere autoclub. Communicatie met de leden geschiedde per brief of telegram (de telefoon werd in die dagen privé nog nauwelijks gebruikt). En dan moest het weer ook nog meezitten anders was de opkomst veel te gering! Een en ander was voor het kleine bestuur erg veel en soms ondankbaar werk. Dit alles en het dreigende uitbreken van de oorlog zorgde er voor dat in 1939 de club werd opgeheven en dat de kas met een inhoud van 8 Pond(!) werd gedoneerd aan een goed doel dat natuurlijk wel met auto's te maken had.

Een leuk initiatief van onze A.O.C. is de originele car badge opnieuw te laten maken. Het is een exacte replica van het origineel en van een eerste klas kwaliteit!

Te bestellen op www.alvisoc.org/badges-and-gifts

Jan Maarten ten Bos





Historie van Alvis

Vertaling van Charles Mackonochie overzicht per jaartal.



1918

G.P.H. de Freville ontwerpt zijn eerste motor.

1919

T.G. John verwerft Holey Bros & Co. Ltd. (Carburateur fabrikanten) in Hertford Street, Coventry en begint de fabricage van de Hillman Electra stationaire motor (tot 1921) toen T.G. Jhohn & Co. Ltd. ook het frame voor de Stafford Mobile Pup Scooter maakte; Tattersall, later de firma's racing manager, wint de eerste race voor de firma rijdend op een Scooter in Schotland.

1920

John verwerft het Freville's motor ontwerp en neemt de naam Alvis over, een geregistreerd handelsmerk gebruikt door de Freville voor zijn aluminium zuigers en gietwerk. De productie van de zijklep Alvis 10/30 begint. (4 cilinder, 1460 cc, £600.)

1921

De gemodificeerde 10/30 rond Brooklands race circuit met 93 mph. (150 km/pu) de luchtgekoelde twee cilinder Buckingham komt in productie, maar wordt geen commercieel succes. De firma wordt genoemd "Alvis Car & engineering Co." En verhuisd naar de Holyheadroad, in Coventry.

1922

De "Ducks Back" (Eendenkont) body wordt geïntroduceerd voor de sport versie van de 10/30, bekend als de 11/40 (4 cilinder, 1598 cc, £595.) de productie van de zijklep 12/40 (4 cilinder, 1598cc, £550.) begint. Captain G.T. Smith-Clarke en W.M. Dunn komen bij de firma.

1923

De nieuwe kopklep motor is ontworpen door Smith-Clarke en samen met Dunn's herontwerpen werd de auto bekend als de 12/50 (4 cilinder, 1460-1645cc, £580.) dit model zou de steunpilaar worden van de autoproductie en ervoor zorgen dat de firma de twintiger jaren zou overleven. Major C. M. Harvey (12/50) wind de 200 miles race op Brooklands met 93,29 mph. (150,2 km/pu)

1924

Het enige team van Britse auto's finishte de 200 mijls race. Alvis neemt 39 klasse records in één dag op een afstand van 700 mijls en een snelheidsgemiddelde van 70 – 97 mph. (113 – 156 km/pu.) vereffend benoemd.

1925

Nieuwe bedrijfsformulieren werden opgesteld in het begin van 1925 na het uitblijven van orders, en een ingewikkelde schuldsaneringsregeling werd ingevoerd. Een supercharted 12/50 motor in een voorwiel aangedreven chassis neemt het wereld 1,5 liter record en rond Brooklands met 104 mph. (167,5 km/pu.)

1926

De 12/40 zijklep motor productie stopt, en de 12/50 motor is verkrijgbaar in de sport en Toering afmetingen. De voorwiel aangedreven tweezitter sportscar is gecatalogiseerd op £1.000. de gestroomlijnde supercharted achtcilinder in lijn 1,5 liter voorwiel aangedreven auto is ingevoerd voor de British Grand Prix maar is gecrasht in de training, en beide auto's werden gedwongen om zich terug te trekken uit de 200 mijls race.

1927

De eerste zescilinder Alvis, de 14.75 (1870cc, £695.) wordt geïntroduceerd. S.C.H. Davis (12/50) wint de zes uren sportscar race op Brooklands. De achtcilinder in lijn voorwiel aangedreven auto wordt gemodificeerd, en de 1,5 liter motor rond Brooklands met 121 mph. (195 km/pu.)

1928

Eerste Britse producent die een voorwiel aangedreven auto in productie neemt, inclusief rondom onafhankelijke wielophanging. (4 Cilinder, 1481cc, £610.) Een voorwiel aangedreven Alvis wint de 1,5 liter klasse in de 24 uren race op Le Mans, en L. Cushman neemt de tweede plaats in de Tourist Trophy race. Er worden meer records gebroken op Brooklands.

1929

De 14,75 wordt de Silver Eagle 16.95 PK (6 cilinder 2148cc, £695) met modificaties blijft deze in productie tot 1936, (6 Cilinder 2362cc). De 1927 8 cilinder 1,5 liter lijnmotor wordt gebruikt als basis voor de nieuwe sportauto's, races op Le Mans en in de T.T., één waarin records genomen worden tot 200 mijl op ongeveer 100 mph (161 km/pu.)

1930

De nieuwe achtcilinder in lijn voorwiel aangedreven auto's zijn ingevoerd voor de Tourist Trophy race en nemen de eerste drie plaatsen in hun klasse, op bijna 70 mph. (113 km / pu.) De verkoop van de FWD valt terug, en Alvis kondigt hun terugtrekking van de races aan. Alvis komt weer in financiële problemen. John ontmoet Charles Follett, West End auto verkoper, die uiteindelijk een derde deel nam in de Speed 20 modellen productie, en de betrokkenheid van Alvis carrosseriebouwers zoals Vanden Plas en Charlesworth. Dit was om de continuïteit en overleving van Alvis te waarborgen.

1931

Een sport versie van de 12/50 is geproduceerd, bekend als de 12/60 (4 Cilinder 1496cc. £500.) De Speed 20 SA (6 Cilinder 2511cc. £700.) wordt geshowd op de Londen Motor show.

1932

De Speed 20 SA is in productie, de standaard Tourer heeft de capaciteit van bijna 90 mph. (145 km/pu.) kort daarna gevolgd door de Firefly (4 Cilinder, 1496cc. £495.), die veel kenmerken van de Speed 20 deelde. C.G.H. Dunham rond Brooklands in een Speed 20 met 103 mph. (166 km/pu.)

1933

De Crested Eagle, ontworpen om te concurreren op de luxere markt, is geïntroduceerd met 6 Cilinder 2148cc. of 2511cc. motoren (£780.) een preselector versnellingsbak en onafhankelijke voorwielophanging. Hiervan wordt veron-

dersteld de eerste British auto te zijn welke onafhankelijke voorwielophanging opnam. De Speed 20 SB is aangekondigd, gemonteerd met een vier versnellingen gesynchroniseerde versnellingsbak, verondersteld de eerste volledig gesynchroniseerde versnellingsbak in de wereld welke in productie is genomen. Beide innovaties zouden gemonteerd worden op alle grotere auto's geproduceerd tot de eerste wereldoorlog. De Crested Eagle zou in productie blijven in kleinere aantallen tot de eerste wereldoorlog (6 Cilinder, 2762cc. £850.)

1934

De Speed 20 SB (6 Cilinder, 2511cc. £825.) komt in productie. De Firefly is vervangen door de Firebird. (4 Cilinder, 1842cc. £510.)

1935

Alvis produceert nu ongeveer 1000 auto's per jaar, de Speed 20 SC (6 Cilinder, 2762cc. £850.) De Speed 20 SC is het laatste Speed 20 model. C.G.H. Dunham's eenzitter Speed 20 rond Brooklands met 118 mph (190 km/pu.) De 3,5 liter (6 Cilinder, 3571cc. £850.) is aangekondigd, gebaseerd op een Speed 20 ontwerp maar met een 7 maal gelagerde krukas. De nieuwe fabriek voor de productie van vliegtuigmotoren is gepland. Alvis gaat en overeenkomst aan met Gnome-Rhone voor een exclusieve licentie voor de productie en verkoop van hun vliegtuigmotoren.

1936

De compagniesnaam is veranderd in Alvis Ltd., het 1924/25 schuldschema is afbetaald, en de nieuwe fabriek is gebouwd en ingericht. De laatste versie van de Speed 20 is geproduceerd, SD (6 Cilinder, 2762cc. £850.) De Speed 25 SB (6 Cilinder, 3571cc. £850.) is aangekondigd als een vervanging van de Speed 20. Later in het jaar is de Silver Crest (6 Cilinder, 2362cc. of 2762cc. £580.) aangekondigd samen met de 4,3 liter (6 Cilinder, 4387cc. £1.095.), de laatste wordt een vergrote versie van de 3,5 liter. De 4,3 liter was een van s'werelds weinige echte standaard 100 mph. (161 km/pu.) saloon auto's. een nieuwe compagnie is geformeerd en Alvis-Straussler Ltd. genoemd, om een variëteit te produceren van experimentele gewapende Cross-Country voertuigen gebaseerd op N. Straussler ontwerpen.

1937

De nieuwe 12/70 (4 Cilinder, 1842cc. £440.) is aangekondigd, in grotere auto's word rembekrachtiging standaard ingebouwd. Een 1930 Silver Eagle rond Brooklands met bijna 100 mph. (161 km/pu.)

1938

Kleine detail wijzigingen worden aan een reeks van auto's gemaakt inclusief de productie van de Speed 25 SC (6 Cilinder, 3571cc. £850.) de 4,3 liter motor wordt gemodificeerd naar een Dry Sump smeersysteem voor het gebruik in tanks. Alvis belangrijkste inspanning is nu toegewijd aan de vlieg-

tuig motoren en mechanisatie afdelingen. De Leonides, een negencilinder radiale vliegtuig motor is getest. De compagnie is in financiële moeilijkheden wegens gebrek aan van overheidsorders voor vliegtuigmotoren, maar John's vooruitziendheid zou op een lange termijn uitbetaald worden. Straussler vertrekt en Alvis-Straussler wordt Alvis Mechanisation Ltd. een dozijn Straussler Type A.C.3.D gewapende auto's zijn geëxporteerd naar Nederlands Oost Indië. Een klein aantal van het prototype 12/30 ton tanks worden geproduceerd.

1939

Het prototype van de 1940 Silver Crest is gebouwd met een razor-edge koetswerk en Lockheed luchthydraulische stutten werden experimenteel gemonteerd in plaats van voorveren en schokdempers. Een gemodificeerde 4,3 liter rond Brooklands met 115,29 mph (185 km/pu.) in de laatste race ooit gereden op Brooklands. Een order van het lucht ministerie is ontvangen voor een dozijn Straussler Type A.C.3.D. gewapende auto's voor actie in Palestina. De productie van Gnome-Rhone radiale motoren houdt op.

1940

De auto fabriek is vernietigd in de Coventry Blitz. De Ontwikkeling van vliegtuigmotoren houdt op.

Oorlog

Jaren Alvis beëindigt de controle van 21 schaduw fabrieken waarin meer dan 10.000 vliegtuigmotoren waren gemaakt (hoofdzakelijk Rolls-Royce Kestral en Merlin) 3.000 werden onderhouden, bom trolley's werden geproduceerd en een vast aantal van gietstukken en machines werden geproduceerd.

1944

T.G. John gaat met pensioen.

1946

T.G. John overlijdt. J.J. Parkes treedt toe bij Alvis als Managing directeur. De TA14 (4 Cilinder, 1892cc. £1.276.) is aangekondigd, gebaseerd op de vooroorlogse 12/70. De ontwikkeling van de Leonides wordt herstart en in de volgende jaren speelt de productie van de motor een belangrijke rol in de compagnies activiteiten. De regering legt een grote nadruk op noodzakelijkheid van de export, en Alvis onderneemt de vervaardiging van de Thompson auto platen pers. Dit duurt tot 1951.

1947

De Leonides motor gaat in productie voor tweemotorige vliegtuigen gemaakt bij Percival Ltd. Het contract voor het ontwerp en ontwikkeling van de 6 wiel hoge mobiliteit voertuigen wordt toegekend. Het eerste ontwerp werd bekend onder de naam van Saladin en zal doorgaan tot de Saracen, Saladin en Stalward en zal zorgen voor de continuïteit en succes van Alvis. Het Alvis register voor Vintage auto's inclusief de 12/60 is gevormd om tegemoet te komen aan eigenaars.

1948

Een 500 pk versie van de Leonides motor drijft een Fairey Gyrodyne helikopter aan en deze bereikt een internationaal snelheidsrecord. De Leonides wordt gebruikt in beide Bristol vliegtuig compagnie en Westlands Ltd's helikopters.

1949

J.J. Parkes wordt voorzitter van de compagnie.

1950

De sportversie van de TA14 komt eindelijk in productie, bekend als de TB14 (4 Cilinder, 1892cc. £1.276.) De TA21 (6 Cilinder, 2993cc. £1.946.) is aangekondigd met een 3 liter motor. Deze motor zou in productie blijven tot het einde van de autoproductie.

1951

De TB 21 (6 Cilinder, 2993cc. £1.946.) een roadstar, sports versie van de TA 21 wordt in productie genomen. Herman Graber koopt enige van de eerste chassis om zijn eigen carrosserie er op te monteren voor de verkoop aan Zwitserse klanten, en voor de tentoonstelling op de Geneve autoshow. Captain G.T. Smith-Clarke gaat met pensioen. De openingszitting van de Alvis Owner Club en het eerste magazijn wordt geproduceerd, en heet Alvistas.

1952

Alex Issigonis doet mee met het Alvis ontwerp voor een prototype van een zeer geavanceerd krachtige saloon met V8 motor van 3.500cc.

1953

De TA 21 wordt opgewaardeerd en wordt TC21 genoemd. (6 Cilinder, 2.993cc. £1.946.) De TC21 wordt verder gewijzigd en wordt vernoemd als TC21/100, wat aanduidt dat een echte 100 mijl (161 km/pu) gehaald wordt met een saloon. De Leonides grootste motor loopt voor het eerst, en wordt later de standaard motor in Westland's Whirlwind helikopter. De Leonides motor is nu gemonteerd in de Percival Provost, wat het standaard training vliegtuig van de RAF zal worden. De AOC wordt opgewaardeerd en de eerste South East Section nieuwsblad is gepubliceerd, wat later het huidige Bulletin is geworden.

1955

De productie van de TC21/100 eindigt wanneer de carrosseriebouwer Mulliners over wordt genomen. Alvis neemt de productierechten over, en de mallen en patronen om Graber bodies te bouwen. De auto zal bekend worden als de TC/108/G. gebouwd door Willowbrook. De kredietsituatie en de carrosserie problemen dwingen Alvis om het V8 Saloon project te verlaten en Issigonis verlaat Alvis.

1956/7

Een paar TC/108/G's (£3.451.) worden geproduceerd. De body style is gebaseerd op het Graber ontwerp en worden geproduceerd bij Willowbrook Ltd. De Saladin en Salamander zijn nu in volle productie en Alvis registreert hun beste winst tot nu vanwege het succes van de vliegtuigmotoren en de gewapende voertuigen.

1958

De TD21 series I (£2.993.) start in productie. Weer is de body style gebaseerd op het Graber ontwerp en geprodu-

ceerd bij Park Ward.

1959

Kleine veranderingen worden gemaakt aan de TD21 series I. De Leonides motor wordt gebruikt in de Saunders Roe Hovercraft SR.N1 welke historie maakt bij de Engelse kanaal oversteek.

1960/2

TD21 series II (£2.882.) is aangekondigd met rondom schijfremmen en een optionele 5 versnellingen bak. Kleine veranderingen aan de body style.

1963

De TD21 series III (£2.774.) is aangekondigd en gebaseerd op de TD21 met een opgewaardeerde motor, 5 versnellingen bak als standaard en dubbele koplampen. De eerste grote opdracht voor de Stalward is ontvangen.

1964

De Stalward is in productie, het nieuwe amfibie "gaat overal" militair voertuig.

1965

Alvis gaat samen met Rover.

1966

De TF21 Series IV (£3.325.) is aangekondigd met een 150 pk motor, en een herzien dashboard. De middenmotor experimentele Rover sportauto (P6/BS) is gebouwd bij Alvis.

1967

De auto productie eindigt. Rover wordt overgenomen door Leyland motor coöperatie. Red Triangel (autoservices) Ltd. is geformeerd om de voorraad onderdelen te beheren en de service te voorzien. Dit is het einde van de Alvis auto productie, de laatste TF21 Alvissen werden gebouwd met in de fabriek nog aanwezige onderdelen, en verschillen onderling op details. Alvis ging verder in de militaire voertuigen en vliegtuig industrie, deze ontwikkeling is in het volgende deel van dit overzicht weergegeven.

1967

Aan Alvis is het contract toegekend voor de ontwikkeling van een nieuwe verkenning gevechtsvoertuig, (rupsvoertuig) deze werd bekend als de Scorpion en heeft verschillende afgeleiden en zal eventueel evolueren in de Stormer.

1970

De productie van de Scorpion begint.

1972

De productie van de Leonides vliegtuigmotor is uiteindelijk gestopt.

1973

J.J. Parkes gaat met pensioen.

1981

Alvis wordt verkocht aan United Scientific Holdings.

1982

De eerste Stormer is geëxporteerd.

1986

MOD plaatst orders voor de Stormers en zijn afgeleiden.

1987

Een order is geplaatst voor vleugel klep versnellingsbakken en dit markeert de terugkeer van Alvis in de luchtvaart industrie. Alvis verwerft het recht voor de Mk 8 Wheelbarrow,

bomb disposal robot.

1989

Alvis neemt Self-Changing Gears over, een gespecialiseerde compagnie in de productie van de transmissie van hoofdzakelijk militaire voertuigen.

1990

Alvis verhuist de fabriek van Holyheadroad naar Walsgrave, Coventry en de originele plek wordt herontwikkeld.

1991

Self Changing Gears wordt een onderdeel van Alvis Aerospace Divisie en ontvangt een order voor vleugel klep versnellingsbakken voor de Airbus.

1992

United Scientific Gears veranderd zijn naam in Alvis plc.

1993

Alvis verwerft Morfax, een concurrerende firma op de markt van bomb disposal robots.

1994

Alvis viert zijn 75ste jubileum en koopt Unipower, zware voertuigen producent. Alvis lanceert de Alvis 8, een universeel voertuig voor algemeen gebruik, ontworpen in Zuid Afrika met mijn bescherming.

Note:

Dit is geen grondige historie, maar een overzicht van Highlights, belangrijke gebeurtenissen voor het overleven van Alvis.

Charles Mackonochie

Vertaling: André Hillebrand.

Baanbrekende innovatieve, toekomstbestendige brandstoffen nu al beschikbaar

Dit keer geen uiteenzetting over de verdere restauratie van de TD21 van Hans van der Meijden. Hopelijk in de volgende Triangel wel. Daarom een artikel over schonere benzine voor Oldtimers.

FEHAC Commissie Duurzaamheid neemt vervuiling door oldtimers serieus. Schonere brandstof kunnen tanken in oldtimers en luchtkwaliteit zijn bij de FEHAC Commissie Duurzaamheid belangrijk thema's. Ook oldtimersbezitters moeten weten wat zij kunnen bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit in steden en op het platteland. Daarbij komt nog dat de motoren van klassieke voertuigen nog meer ethanol in benzine slecht verdragen en schade kunnen oplopen. Hoog tijd dus om eens op een rijtje te zetten wat er nu al aan nieuwe en schonere vervangende brandstoffen op de markt is.

Premiumbenzine tanken is nu al het advies. Een oude verbrandingsmotor loopt beter op brandstof zonder ethanol. Nadeel van ethanol in benzine is dat het vocht aantrekt (gevolg: roestende tanks) en kan zorgen voor gomvorming in leidingen en carburateurs en dat het rubber slangen aantast. Advies is dus: tank een benzine waar geen ethanol in zit en dat zijn op dit moment Shell V-power, BP Ultimate en Competition 102. Deze benzines hebben ook een hoger octaangetal dan de gebruikelijke RON95 in Euro 95. V-power en Ultimate hebben een octaangetal van 98, Competition 102 heeft -zoals de naam al zegt- een octaangetal van 102. Deze speciale benzinesoorten zijn nu alle drie aan de pomp verkrijgbaar.

Minder giftige stoffen en vooral minder walm en stank.

Het grote publiek waardeert oldtimers om hun charme, om hun uiterlijk en het roept herinneringen op aan de tijden waar deze auto's, motoren en bedrijfswagens eigendom waren van vorige generaties. Maar vaak hoor je direct daarna: "alleen ze moesten niet zo stinken". Daar is nu een oplossing voor: veel minder walm en stank en bovendien nog schoner ook. Drie nieuwe alternatieve brandstoffen zorgen ervoor dat er én minder giftige uitstoot is én klassieke voertuigen veel minder geur en rook verspreiden. Op de door de FEHAC georganiseerde benzineavond vertellen FEHAC-bestuurslid Duurzaamheid Doede Bakker en de aanbieders van deze nieuwe innovatieve brandstoffen

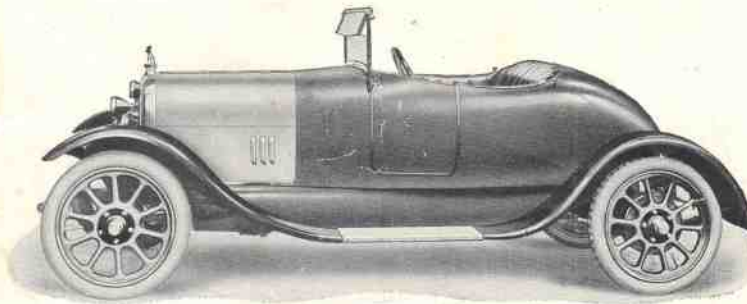


voor oldtimers over de alternatieven voor diesel, benzine en tweetakt. Deze drie alternatieven zijn wel veel schoner, maar leveren geen reductie op van de CO₂ uitstoot. CO₂ is ook niet giftig, er komt alleen teveel van in de lucht terecht door kolencentrales, scheepvaart en wegverkeer. Het aandeel oldtimer-km's in het wegverkeer is maar 0,2 % van het totaal aantal gereden kilometers.

Alternatieven voor diesel, benzine en tweetakt Shell brengt met GTL (Gas to Liquid) een uit aardgas gewonnen synthetische brandstof op de markt die nu al een direct toepasbaar alternatief voor diesel is. Deze dieselvervanger kan ook zo toegepast worden in oude dieselmotoren. Groot voordeel is dat het geurloos is en veel schoner verbrandt: stinkende diesels behoren hiermee tot het verleden. GTL is aan de pomp verkrijgbaar bij een aantal grote tankstations in heel Nederland. Ewald Breunese van Shell vertelt over GTL in het filmpje. Ecomaxx, een van de businesspartners van de FEHAC, komt met een speciale oldtimerbenzine. In deze benzine ontbreekt het giftige benzeen en toluen. Ethanol zit er ook niet in en deze benzine blijft lang stabiel waardoor die ideaal is om de winterstop schadevrij door te komen. Het wordt binnenkort geleverd in 20-liter cans via een dealernetwerk in heel Nederland. Peter van Gelder vertelt over deze speciale oldtimerbenzine in het filmpje. Triboron levert mengsmering voor tweetakt in een verhouding 1:100, dus de helft van de gebruikelijke 1:50. Dit zorgt voor belangrijk minder stank en walm; er zijn nu al brommerclubs die bij toerritten alleen Triboron toevoegen in de tweetakt brandstof. Triboron wordt geleverd in flessen van 500 ml. Sjoerd van der Zee van Future To Green vertelt over Triboron in het filmpje. De prijzen: Shell GTL aan de pomp kost ongeveer € 0,10 meer dan V-power diesel, een liter Ecomaxx oldtimerbenzine het dubbele van een liter E95 en Triboron kost bijna € 30 per fles(0,5 liter). **Bekijk alternatieve brandstoffen op YouTube**



10-30 h.p. LIGHT CAR.



"THE CAR FOR THE CONNOISSEUR."

Capable of speeds of from 6 to over 60 miles per hour on top gear.
Luxurious and Super-efficient in Every Detail.

PRICE : £685.

DELIVERED FROM STOCK.

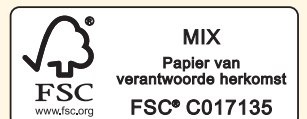
WRITE FOR LITERATURE.

Sole Distributing Agents: **R. E. JONES, LTD.,**

103, New Bond Street, London, W.1. And Provincial Branches.

Manufacturers : T. G. JOHN, LTD., Coventry.

PLEASE REFER TO "THE LIGHT CAR AND CYCLECAR" IN YOUR LETTERS TO ADVERTISERS.



Retouradres: A. Hillebrand, 1015 GB 33h.