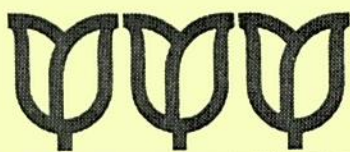


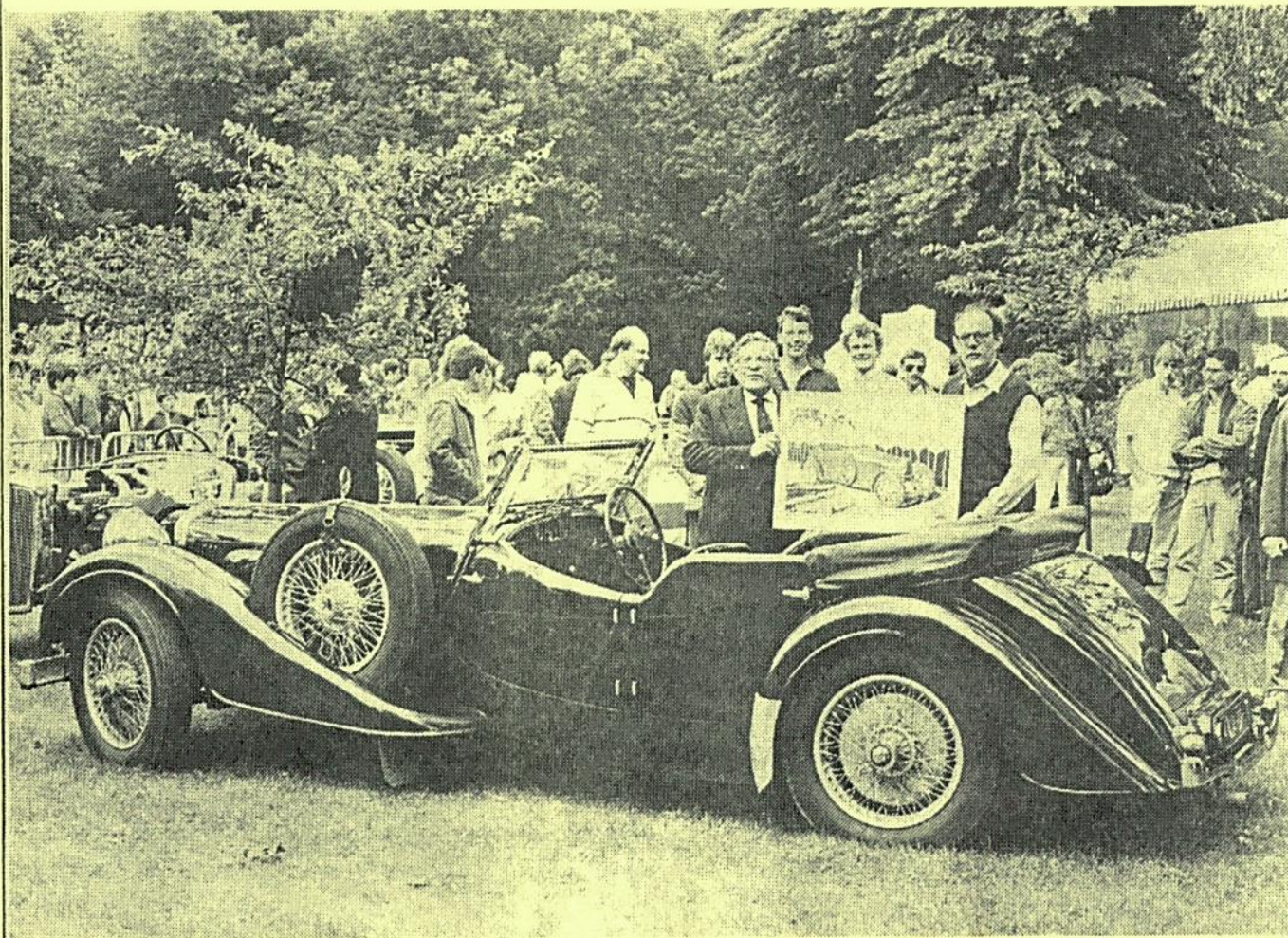
TRIANGEL



ALVIS

NIEUWSBRIEF
VAN DE
ALVIS OWNER CLUB
NEDERLAND

AUG 1984
NR 3



Karpendonk 24 juni 1984



De Triangel is een uitgave van de
Alvis Owner Club Nederland.

Redactie adres:

Mevr. M. van Hoof
Churchillaan 80
2012 RR Haarlem.

Voorzitter:

H. van der Weiden
-Boerderij" 't Hofke"
Koudenhovenseweg Z. 200
5641 AC Eindhoven.

Sekretaris:

F. Kuiper
Reehorsterweg 44
6717 LG Ede.

Penningmeester:

T. Kramer
Roucoopark 37
2251 AZ Voorschoten.

Evenementen commissarissen:
Tevens technische uitvoering
"de Triangel".

M. van der Velde en
P. van der Velde
Hertenlaan 18
3951 AT Maarn.

Typewerk:

S. Schram
van Eeghenstraat 102
1071 GL Amsterdam.

I N D I T N U M M E R O . A . :

- EEN VERSLAG VAN ONZE VOORJAARS-
MEETING IN RAAMSDONKVEER
- GEREEDSCHAP VOOR UW ALVIS
- TERUGBLIK OP ONZE GEDENKWAARDIGE
DAG BIJ PALEIS HET LOO
- TB 14 KOMT IN "THE PICTURE"
- DEEL II VAN HET TOURVERSLAG DOOR
ZWEDEN
- ALVIS IN DUITSLAND

BIJ DE VOORPLAAT.

Op het onlangs gehouden Classic Car
Concours te Karpendonk heeft deze
bekende speed twentyfive de eerste
prijs behaald.

Achter deze glanzende automobiel
de gelukkige eigenaar Henk van der
Weiden en zoon Bart met de fraaie
automotive-art prijs van Daniëlle
Dessart.

INZENDEN KOPIJ

Kopij van de leden is natuurlijk zeer
welkom. Onze redactrice zal graag
alles in ontvangst nemen wat ook maar
enigszins met Alvis te maken heeft.
Sluitingsdatum voor het november num-
mer van "Triangel" is 13 oktober.

ONS NAJAARS-EVENEMENT: 22/23 SEPTEMBER

Er is al een bestelling gedaan voor mooi weer in het weekend van 22/23 september, want dan willen wij voor het laatst van het seizoen de Alvisclub-leden bij elkaar brengen voor een gezellig treffen. Dan kunnen wij bijpraten over de dingen die de afgelopen zomer beleefd zijn.

Noteert u deze data alvast in uw agenda zodat u dit niet hoeft te missen!

Preciese details zijn nog niet bekend maar iets kunnen we u alvast vertellen. Wanneer: het wordt een weekend, dus een zaterdag én een zondag en wel 22 en 23 september, waarbij we elkaar op zaterdag omstreeks 12 uur zullen treffen, en zondag rond lunchtijd dit Alvisweekend zullen beëindigen.

Waar: in midden Nederland, de provincie Utrecht dus.

Een nadere aankondiging met details zal nog volgen. Vanzelfsprekend kan ook aan een deel van het weekend worden deelgenomen.

MENSEN, DENK OM UW CONTRIBUTIE!

Onze penningmeester laat weten dat tot nog toe slechts een 1/4 van de leden de contributie betaald heeft voor 1984. Vandaar deze oproep aan de overigen om dit svp alsnog te doen.

Pakt u dus meteen even uw bank- of giro-afschriftjes en check het even na.

U wordt vriendelijk verzocht de eventueel nog verschuldigde contributie à f40,- over te maken op ABN rek.nr. 51.40.76.704 ten name van de Alvis Owner Club Nederland, Roucoopark 37, 2251 AZ Voorschoten.

FEHAC NIEUWS

Wat is aardiger dan een oud voertuig met het originele oude kenteken. Maar bij een ongerestaureerde auto of motorfiets is het kentekenbewijs soms niet compleet of zoekgeraakt. Onder bepaalde voorwaarden kan het echter opnieuw uitgegeven worden. De Rijksdienst voor het Wegverkeer heeft in overleg met de FEHAC een procedure opgesteld voor deze soort situatie. Voor een kopie met de exacte gegevens kunt u bellen naar onze evenementencommissie, 03432 - 1847.



ALVIVACITY

MOTORING WITHOUT

A "FLAT" MOMENT



VOORJAARSMEETING RAAMSDONKVEER 27 MEI

ALVIS TB 14 STORY.

Op 27 mei alvisdag in Raamsdonkveer
We vertrokken wel met hondenweer
Paul en Martin bedachten een leuke oude
auto kwis
Iedereen had wel een vraag mis
Na de picknick binnen
gingen we met de proefjes beginnen
Ook de Bentley, onze gast
was erg enthousiast
Daarna hebben we een leuke tocht gehad
georganiseerd door "onze" Ad.
Toen kwamen we in een restaurant
in het Brabantse land
en tot besluit
deelde Henk de prijzen uit
Dit was dan mijn verslag
van een leuke alvisdag.

Karin van Hoof
9 jaar

Nadere Byzonderheden

Aanwezig: 6 x Alvis
1 x Bentley dertiger jaren

Behendigheidsproeven

deel I: 10 meter rijden met blinddoek
beste: A.v. Alphen op 13cm na
Breedte van de auto schatten
beste: B. Kramer op 4½ cm na
Met bumper zo dicht mogelijk
tegen pylon rijden
beste: L. Burchard op 3½ cm

Uitslag: 1. H.v.d. Weiden
2. L. Burchard
2. A.v. Alphen
3. B. Kramer

deel II: Parcours rijden met tijdmeting
o.a. met een hengel met ring 2
pylonnen vangen zonder de auto
te stoppen
over balkjes rijden, de bijrijder
houdt met één hand een plankje met
een beker water vast (niemand liet
het bekertje vallen)
snelste: L. Burchard 1,40 min. zonder
strafpunten.

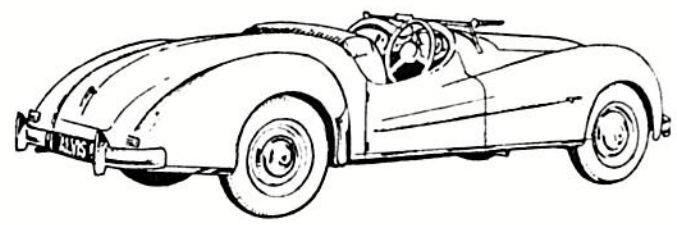
Uitslag: 1. L. Burchard
2. B. Kramer
3. H. Noordhoek
3. mevr. Besling

Totaaluitslag:

1. L. Burchard
2. H.v.d. Weiden
2. B. Kramer
3. A.v. Alphen

In het kwisformulier werden weinig fouten
gemaakt, en wel het minst door Frank Kuiper,
met slechts 1 fout, waarover hij ook nog wel
met de museumdirectie in discussie wil gaan.

Velen van U weten niet veel over
het type TB 14. Dat zal binnen-
kort veranderen, omdat heel
klassieke-auto minnend Nederland
er uitgebreid over voorgelicht
zal worden.
Dit door een zeven pagina's
tellend artikel in het augustus-
nummer van "Het Automobiel".
Met full-color foto's op de
omslag, dubbele middenpagina en
achterkant, van de fraaie TB van
ons clublid M. Visser uit
Leeuwarden, en een interview met
hem door Hans Hugenholz.
Als U nog geen abonnee bent,
wordt het vlug of koop het nummer
los!



P.S. Maria Visser heeft geen foto's
van de TB 14 bij Kasteel Middachten
en het Loo.
Als u een foto heeft waar deze roadster
leuk opstaat, wilt u haar dan het
negatief lenen?

OPROEP

Beste Alvisvrienden(innen)

Mensen met een alvis in bezit
graag een foto van de auto in
zwart wit (kleur mag ook) +
een aparte foto van de bijbeho-
rende mensen
mèt de voornamen dat is wat wij
ons wensen
Hiervan wordt dan door Paul Heymans
een boekje gemaakt
zodat U een beetje in de club thuis-
raakt
Iedereen vond het een prima idee
Werk dus ook allemaal even mee s.v.p.
Stuur dit alles dan
aan Marianne
adres: Marianne van Hoof
Churchill-laan 80
2012 RR Haarlem
Een prettige vakantie allemaal
en denk aan het fotomateriaal!

VRIJDAG 22 JUNI 1984

Showoptocht oldtimers door Apeldoorn

APELDOORN — In het kader van het evenementenprogramma rond de opening van Het Loo vindt zaterdag een showoptocht van oldtimers door Apeldoorn plaats. De stoet wordt gevormd door een twintigtal grondig gerestoreerde karretjes, allemaal van het exclusieve Engelse merk Alvis.

De organiserende vereniging is dan ook de slechts veertig leden tellende Alvis Owner Club Nederland, mensen die gemeen hebben dat zij ontelbare uurtjes vrije tijd in hun hobby investeren.

De eerste Alvis kwam in 1920 op de weg en dit merk heeft tot 1967 voortbestaan. Kenmerkend is dat dat alleen het chassis en het motorische gedeelte in de Alvis-fabrieken handmatig werd geproduceerd, maar dat het koetswerk door verschillende carrossiers werd gebouwd. Ook Nederlanders en zelfs Zwitsers bouwden voor de Britse Alvis-autofabriek.

Het oudste exemplaar dat morgen over Apeldoorns wegen zal tuffen, dateert in ieder geval uit 1937, maar mogelijk zelfs verschijnt er als verrassing zelfs een rauw-geveerd karretje uit de jaren twintig aan de start. De ongeveer twintig oude personenauto's verzamelen om elf uur op het terrein bij Het Loo ten westen van de Naald. Om half twaalf start de rondrit. De 34 km lange route is als volgt:

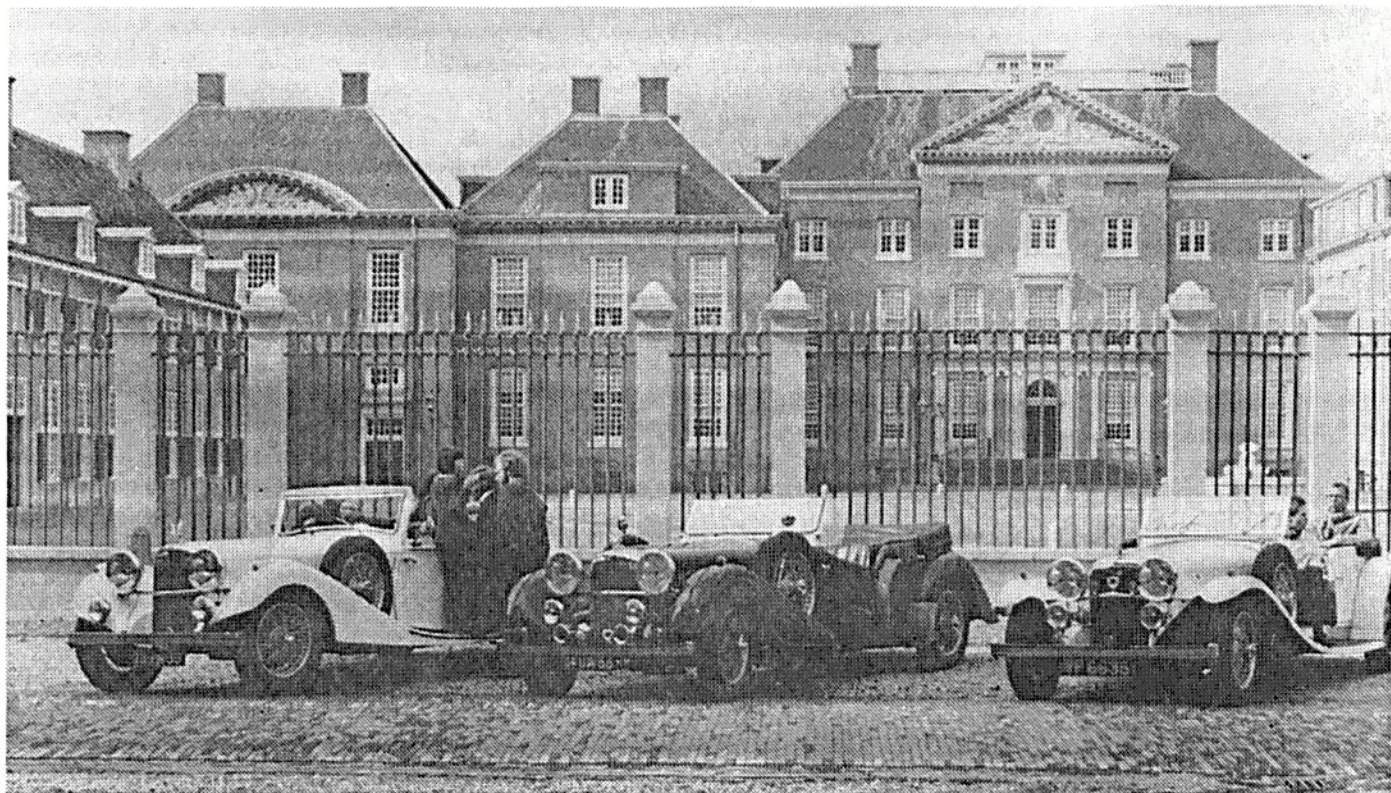
Naald - Zwolseweg - Jachtlaan - Soerenseweg - Hoog Soeren - Pomphulweg - Averschotenseweg - Hoogbuurloseweg - Brouwersmolenweg - Keienbergweg - Engelandersholt - Bruggelerweg - Amerweg - Arnhemseweg - Kon. Stadhouderslaan - Pr. Willem Alexanderlaan - Pr. Beatrixlaan - Sprengenweg - Schuttersweg - Jachtlaan - Loolaan - Kerklaan - Deventerstraat - Stationsstraat - Kanaalstraat - Hofstraat - Nieuwstraat.

In de Nieuwstraat wordt de stoet „ontbonden”, waarna de auto's nog circa twee uur in en rond het voetgangersdomein staan opgesteld om door het publiek bewonderd te worden.

ZATERDAG 23 JUNI CLUBMEETING BIJ HET LOO



Naar aanleiding van de heropening van paleis het Loo had onze alvisclub, aangevuld met enkele oldtimers van een ander merk, de eer om een speciaal sportief tintje te geven aan deze gebeurtenis. Zeg zelf, wat is een oud kasteel zonder oude auto's ! Om \pm 11 uur mochten we elkaar bij het genot van koffie en cake onder de bomen bij het paleis begroeten. Vandaar vertrokken we voor een prachtige tocht door de omgeving van Apeldoorn met een waterig zonnetje onder politieescorte zodat we niet op het verkeer hoefden te letten en volop van de schitterende natuur konden genieten. Tenslotte belandden we in het drukke voetgangersgebied van hartje Apeldoorn, waarvan we tevoren een plattegrond met kruisje kregen waar we mochten staan. Wij hadden de eer tegen de pui, onder de rook(worst) van de Hema te staan, hetgeen je niet iedere dag overkomt. De door de middenstand aangeboden lunch was werkelijk perfect te noemen, zowel het gebodene als de ambiance. We bevonden ons namelijk in een soort frans theatertje waardoor we het gevoel hadden echt helemaal uit te zijn. Na de lunch naar waarde te hebben genoten baanden wij ons met de automobielen een weg langs alle bewonderende blikken en handen naar het slotnummer: paleis het Loo. Met open monden hebben we dit werkelijk perfect geres-



taureerde paleis bekeken, overall is aan gedacht zelfs stofje voelen van de gordijnen kan niet meer door het aanbrengen van plastic kappen. Ook de tuin is een architectonisch hoogstandje geworden en dan te bedenken dat een deel van al dit moois jarenlang onder een laag zand verstopt heeft gezeten, zonde!

Tot besluit is er na veel gemanoevreer, gerangeer en gecommandeer onder leiding van de Heer Prick nog een groepsfoto tot stand gebracht voor het paleis waar we met spanning naar uitzien.

Onze bijzondere dank gaat uit naar de burgemeester Jhr. drs. P.A.C. Beelarts van Blokland en de middenstand van Apeldoorn die dit alles mogelijk hebben gemaakt en ons zo gastvrij onthaald hebben, en de heer Huisman van het kabinet van de burgemeester voor zijn organisatorische hulp.

Marianne van Hoof.



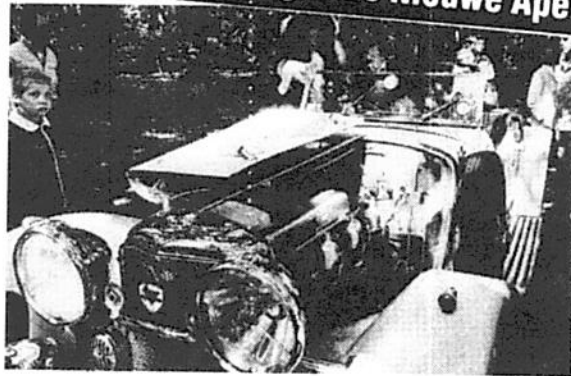
NIEUWE APELDOORNSE COURANT

Dagblad voor Apeldoorn en de Veluwe

Uitgave Wegener Uitgeverij Gelderland B.V.
Hoofdredacteur K. L. Koopmans

MAANDAG 25 JUNI 1984 81e JAARGANG No 189

Vandaag in de Nieuwe Apeldoornse Courant



Glorie
van
old-timers

De Alvis Owner Club bezorgde Apeldoorn een old-timerfestijn waarbij heel wat te zien was. Een van de deelnemers, uit Engeland, had z'n antieke auto zelfs meegenomen op vakantie om er als deelnemer bij te kunnen zijn.

ANTIET OP VIER WIELEN TE GAST VAN HET LOO

Opgespoetste oude beestjes oogsten veel bekijks

APELDOORN — Oude auto's sparen is een hartstocht die in ons land zich in een groeiende belangstelling mag verheugen. Dat zei zaterdag de voorzitter van de Alvis Owner Club Nederland tijdens een in het kader van de opening van Het Loo georganiseerde Oldtimershow, waarvoor ook van de zijde van het publiek zeer grote belangstelling bestond.

Deze weliswaar kleine vereniging telt een groeiend aantal van nu al veertig liefhebbers, die gemeen hebben dat zij het hart en soms ook hun portemonnee hebben verpand aan antieke automobielen van het befaamde Engelse merk Alvis, sleeten die al jaren uit de produktie zijn en daarom extra in de watten worden gelegd.

Glimmend opgepoetst verzamelden ruim twintig van deze uit het antieke verkeer afkomstige pronkstukken zich zaterdagmorgen op de oprijlaan van Het Loo om vervolgens deel te nemen aan een — door de late aankomst van enkele deelnemers wat vertraagd — rijdende oldtimershow, die via Hoog Soeren en Hoog Buurlo naar het stadshart van Apeldoorn leidde.

KONING-STADHOUDER

Onder de uit alle uithoeken van het land afkomstige, soms al een dag eerder vertrokken Alvis-bezitters, bevond zich een Engelsman, speciaal overgekomen om bij de openingsfestiviteiten rond Het Loo extra luister bij te zetten. Vorige week ontmoette hij een in zijn land vakantievierend Nederlands lid van de Alvis Owner Club, die hem vertelde over Het Loo en oldtimershow en spontaan besloot de Brit daarop mee naar Apeldoorn te reizen om het exclusieve automerk een nog beter figuur te laten slaan.

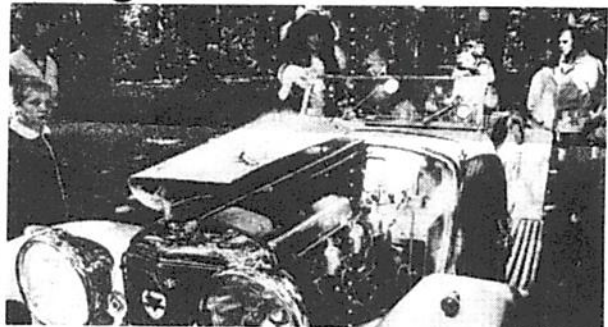
De onverwachte gast werd door kabinetshof mr. K. P. Huisman en door koning-stadhouder Willem-III (de stichter van paleis Het Loo) bijzonder hartelijk welkom geheten.

De grootste uitdaging van de Alvisliefhebbers is die antieke automobielen in de best denkbare conditie te brengen, rijden en wel natuurlijk — en er zo nu en dan trots een rondje mee te rijden. Met veel geduld en meestal ook met niet geringe financiële inspanningen lukt dat.

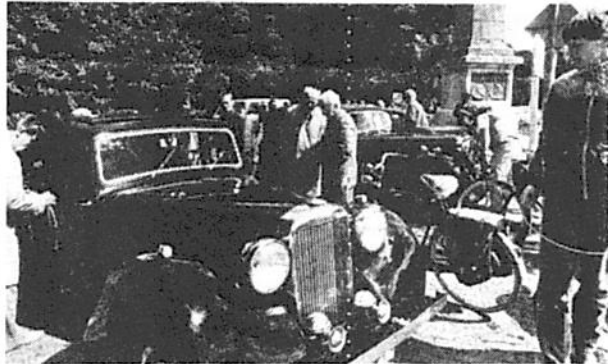
Ze zijn er in soorten en types, dit exclusieve kwalitatief met Rolls Royce vergelijkbare merk, waarvan het koetswerk door verschillende carrossiers tot ver buiten Engeland werd gebouwd. Veel exemplaren hebben een geboortjaar van na de oorlog — tot 1967 toen het merk ophield te bestaan — en behoren dan eigenlijk met „klassiek automobiel” te worden aangesproken. Oldtimer ben je pas uit een nog veel verder verwijderde geschiedenis: zeg tot en met 1940. Het oudste Alvis-exemplaar dat zaterdag aan de 34 kilometer lange rit deelnam dateerde uit 1935, vergezeld door enkele later geboren „echte oudjes”

VORSTELIJKE STOET

Honderden belangstellenden wuifden zaterdag bij de Naald de vorstelijk rijdende stoet automobielgeschiedenis na, onder wie Apeldoornse G. F. C. Waldner, die in de jaren direct na de oorlog zelf voor het koninklijk huis chauffeerde. Met trots een kopie van zijn door adjudant van Hare Majesteit R. van Zinnicq Bergmann ondertekende vergunning op zak, borrelde de herinneringen aan vervlogen tijden weer alom op.



● Koning-Stadhouder Willem-III bij een van de antieke pronkstukken van Engelse makelij.



● Veel belangstelling bij de Naald voor oude karretjes van het Engelse merk Alvis, die door Apeldoorn toerden.

GEREEDSCHAP VOOR UW ALVIS.

=====

Door: Hans Noordhoek.

Voor velen van U hoop ik, dat het nu volgende verhaal oude koek is, mocht dit niet zo zijn, dan hoop ik, dat U in de toekomst, net als ik overigens, een probleem minder heeft bij het sleutelen aan Uw ALVIS.

Alhoewel ik al jaren sleutel aan voertuigen van de meest verschillende herkomst en mijn gereedschap-uitrusting zeer compleet is (dacht ik), bleek regelmatig dat voor bepaalde maten geen passende sleutel aanwezig was. Zal wel een afwijking zijn dacht ik vaak als een bout alleen met een uitgevijlde 13 mm sleutel los te maken was.

Per slot van rekening had ik toch alle millimeter en inch maten.

Maar bij het restaureren van het blok van een TA14 bleek de veronderstelde afwijking regel te zijn.

Het hele blok zal vol met moeren sleutelmaat 13,3 mm.

Mijn nieuwsgierigheid was gewekt en ik ben een onderzoekje gestart naar de schroefdraadsoort waar deze bijzondere maat bijhoorde.

Per slot van rekening is een $\frac{1}{2}$ inch 12,7 mm en $\frac{9}{16}$ 14,29 mm, dus 13,3 mm zit er niet tussen.

De grote catalogus van Hazet bood uitkomst. Hierin staan drie schroefdraadssystemen (er zijn er overigens veel meer) vermeld. Metrisch, Amerikaans en Engels.

Het Amerikaanse systeem wordt ook wel Unified (UNC en UNF) genoemd.

Het Engelse systeem wordt ook wel Whitworth (BSW en BSF) genoemd. Met betrekking tot de sleutelmaten zit het verschil hierin: in het Amerikaanse systeem staat op de sleutel de bekmaat aangegeven en in het Engelse systeem staat op de sleutel de boutdiameter aangegeven.

Hieruit volgt dus dat een $\frac{1}{2}$ inch UNC sleutel veel kleiner is dan een $\frac{1}{2}$ inch BSW sleutel.

Hier ligt dan ook de oplossing van mijn probleem.

Om één en ander duidelijk te maken is een tabel bijgevoegd waarin de drie systemen op basis van sleutelmaat vergeleken zijn. Mijn 13,3 mm sleutelmaat blijkt dus $\frac{1}{4}$ inch BSW te zijn.

Heeft Uw auto dus moeren met sleutelmaat 12,7 mm, is het unificiedraad, heeft hij daarentegen 13,3 mm, is het Whitworthdraad, zoals bij ALVIS tenminste tot en met de TA21 het geval is.

De hele serie sleutels, zowel ring als steek is bij Hazel nog te bestellen, maar wordt niet meer gemaakt.

Mocht U ze nog nodig hebben dan is haast geboden.

Pas echter wel op, de "Engelse" maten die normaal in Nederland en Engeland in de handel zijn, zijn voor Unificiedraad.



THE WORLD'S BEST CAR



Het antwoord is altijd hetzelfde

Op waar U wilt, vraag naar U wilt; onverschillig in welk deel van de wereld ook, steeds zal U horen, dat de ALVIS een lozen allen verbleven staand oordeel van Engelse industrie is, op gebied van auto's.

De ALVIS is niet alleen superieur in prestatie en betrouwbaarheid, doch ook uit een oogpunt van economie en comfort. Verbruik van een ALVIS is zeer matig en doet een ieder verbaasd staan.

Zelfs na de zwaarste tocht zal U steeds onvermoeid uit Uw ALVIS stappen, dank zij het absolute trillingvrij zijn van den motor, de persoonlijkheid, de schitterende versiering en de comfortabelste zitplaatsen.

Indien U een nieuwe auto wilt kopen, koop ALVIS en U heeft het allerbeste.

Full Hollandse handel worden als standaarduitvoering geleverd. Verschillen kunnen zijn op verlangens leverbaar.

PRIJZEN VANAF
£ 375 - £ 770
af fabriek

Districts of plaatselijke Agenten gevraagd

29 Records in een rit.

Op 22 October jl. verbeterde een ALVIS, bestuurd door Major C. M. Harney, alle Engelse records omval 1 mile, en het 10 uur record, in een ritje van 6 uur. De gemiddelde snelheid over 1 ronde was 86,6 mile per uur, of 138,4 K.M. Het totaal gemiddelde in 8 uur was 83 mile of 141,9 K.M. per uur.



4 pers. Saloon met 4 voortrassen V. trass

Importeur voor Nederland, Duitsland en België

Automobil Import en Handelsonderneming, Rijnstraat 86, Arnhem

Vergelijkingstabel

Duitse, Amerikaanse, Engelse, Noorse, Franse en Zweedse maten voor moersleutels. De maten in de grijze kolommen zijn bestelmaten

Metrische maten										Amerikaanse maten							Engelse maten							
Sleutelmaat Bestelmaat mm	boutdiameter									Sleutelmaat Bestelmaat	boutdiameter						Bestelmaat Schroef- draad ø inch							
	ISO R 272 1968		Duitse DIN maten metrisch			Noors	Frans	Zweeds SMS			Whitworth	inch	mm	bouten en moeren volgens SAE normen	USS		Amer.- Stand.		BSW groot 6-kt. BS 192 BSF en BSW klein 6-kt. BS 1083	BA	inch	mm		
	normaal zeskant	klein zeskant	normaal zeskant	klein zeskant	groot zeskant			klein 1414	groot 1412						klein 1415	groot 1413	bouten en moeren	moer- bouten					bouten en moeren	moer- bouten
2,5			1																					
3			1,2	1,4																				
3,2	1,6		1,6																					
3,5			1,7																					
4	2		2			1,7	2,5	2,3									0	1						
4,5			2,3			2		2,6									2	3						
5	2,5		2,5	2,6		2,3	3	3																
5,5	3		3			2,6																		
6			3,5			3	3,5	3,5	3															
7	4		4			3,5	4	4,5	4	3,5							4							
8	5		5	6		4	5	5	4															
9						5	5,5	5																
10	6		6	8		6	6																	
11	7		7			6	7		7	6														
12		8				7	8																	
13	8		8	10																				
14		10				8	8		8															
15			(10)+						10															
16							9																	
17	10	12	10	12		9	10	10		10														
18									12															
19	12	14	12	16		11	11																	
20																								
20,8	bougies M 14																							
21							12	14																
22	14	16	14			12	12	14		12	14													
23							14																	
24	16	18	16	20					16															
25																								
26	bougies M 18																							
27	18	20	18			16	16			18	16													
28																								
29							18																	
30	20	22	20	24						20														
32	22	24	22			20	18	20	20	22	18	20												
33																								
34																								



DUITSE ALVIS-OWNER MEETING.

Bij onze oosterburen (in Duitsland dus) zal binnenkort het eerste treffen gehouden worden van Duitse Alvis eigenaren.

Nederlandse deelnemers zijn van harte welkom.

De bijeenkomst zal plaatsvinden op zaterdagmiddag 8 september a.s. in het plaatsje Niederaula in de "Schlitzer Hof". Hier kunt U eventueel ook overnachten. Op verzoek is een garage beschikbaar. Niederaula ligt even voorbij Frankfurt aan de B4B richting Kassel, de Schlitzer Hof ligt in het dorpscentrum.

De initiatiefnemer is Hermann Hausmann, Am See 2, D 2073

Hütjensee, telefoon: 04154-7169.

S.v.p. van te voren opgeven dat U komt, met vermelding type Alvis, aantal personen, wel of geen overnachting, evt. met garage, aan bovengenoemd organisator.

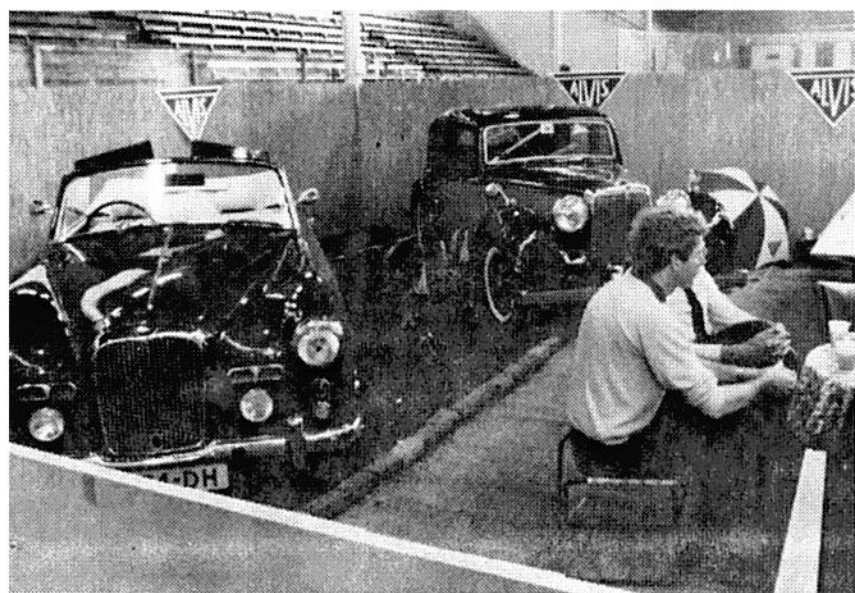
ALVISSTAND IN KREFELD, DUITSLAND.

Bent U wel eens in Krefeld geweest? Indien niet, hebt U niet zo verschrikkelijk veel gemist. Het is een bedrijvige stad met zo'n 200.000 inwoners tussen Venlo en het Ruhrgebied gelegen. Er vond de 8e oldtimerbeurs van de "Classic Car Club Cleve" plaats en men benaderde mij om er eens iets voor ALVIS te doen. Na enige aarzeling werd toegezegd en op 2 en 3 juni 1984 togen wij naar Krefeld.

Mijn TA 14 saloon zou er komen te staan en er was nog plaats voor een tweede auto. De Speed 25 van Henk van der Weiden was deze keer niet beschikbaar, gelukkig stelde Lutz Burchard zijn TD21 dhc ter beschikking. Deze Alvis ziet er werkelijk prachtig uit -een bordeaux-achtig rood, binnen wit leer, chroomspaaikwielen- en dan nog open! Men kreeg zo toch wel een goede indruk wat voor soort autos Alvis bouwde en een dubbele tafel met foto's, folders, enz. ronden de stand af.

Het bijna geheel Duitse publiek bleek veel bewondering voor de tentoongestelde wagens te hebben, van de naam ALVIS hadden de meesten echter nog nooit gehoord. Een korte opsomming van de geschiedenis en achtergrond van dit merk werd door mijn zoon en mij enkele honderden keren opgezegd -je voelt je net een gids in een museum, die ook steeds het zelfde spreukje opzegt- en met een "AHA" ter kennis genomen. Er werden leuke contacten gelegd of hernieuwd, met enkele mensen van onze AOC NL weer wat bijgepraat en zo was het een leerzaam en ook leuk weekend.

Karel Tanger



ALVIS-stand in Krefeld.



INTERNATIONAL ALVISTOUR OF SWEDEN '83 DEEL II.

Na een lange onderbreking hier het tweede en laatste deel van de avonturen met de TA 14 in Zweden door Martin en Paul van der Velde.

Dinsdag 21 juni

Voor het vertrek uit Karlstad moesten we nog tanken, deze keer zeer voordelig, door waardebonnen t.w.v. 100 kronen, oftewel f 40,-. Deze kregen we de vorige avond bij het diner, een geste van de Esso Motor Hotels!

Het was nog steeds stralend weer. Langs de weg stond een oude erts-oven bij een beek, zeer fotogeniek, maar niet van binnen te bezichtigen. Even verderop raakten we verzeild in groots aangepakte wegopbrekingen, waar we enigzins stoffig uit te voorschijn kwamen.

Op een onverhard zijweggetje vonden we een prachtig plekje voor de picknicklunch met een riant uitzicht. Daarna moesten we opschieten om op tijd bij een geplande attractie te zijn, dus namen we een doorsteekje via een prima onverharde weg. We konden daar 70 - 80 km/u rijden, lekker slippend door de bochten met een grote stofwolk achter ons aan. Tegen 3 uur waren we bij de te bezichtigen ijzermijn en konden nog net met de laatste Alvis-ploeg naar binnen.

Ingepakt in rubber capes en veiligheidshelmen ging het gezelschap in een lift met een soort vrije-val snelheid 195 meter naar beneden! Zeer donker, koud en stil daar, (de mijn is niet meer in exploitatie) maar de lucht was zeer zuiver en opgelucht ademden wij die in. Vanuit een voormalig ertstreintje zagen we het werk in de mijn vroeger en nu met poppen en gereedschap uitgebeeld. Erg leerzaam.

Terug in de zon en in de Alvis voor het laatste traject van die dag. Paul kon meerijden met Sören Knudson in zijn pas verworven zeer fraaie en sportieve Speed 20 Tourer.

De volgende plaats was Nora, met veel traditionele houten huizen, leuk aan een meer gelegen. De meeste Tourdeelnemers hadden hier aan voorbijgereden om op tijd in het hotel in Orebro te zijn en zodoende nog een duik in het zwembad te kunnen nemen.



Woensdag 22 juni.

We vertrokken in konvooi uit Orebro, maar haakten onderweg af voor een slok koffie uit de thermosfles. Verderop ineens een zeer hollands tafereel; een molen van vaderlands model domineerde het landschap. Wij dus linksaf, een onverharde weg op, om te pogen dit artistiek op de foto te zetten. Dit tot verbazing van de andere Alvis-tourders, want ons route-doel lag rechts, hier recht tegenover. Dat was het voormalig klooster Julita Park. Het grote landhuis lag daar prachtig aan een meer, omringd met fraaie tuinen. Charmant werden we rondgeleid door een zweedse blonde schone, die dit voor het eerst in het engels deed. Haar prestatie werd beloond met een snelle rondrit in een engelse speed.

Na de beef-stew lunch in het parkrestaurant ging het in tempo richting Stockholm, waar we om vijf uur bij een klein Esso-motel moesten verzamelen.

Die middag sloeg de pechduivel toe, waardoor het vertrek behoorlijk werd vertraagd. Slachtoffers waren Blacow, die een leuke band opliep met zijn speed en, veel ernstiger, Wiblin, die stilviel met ernstige motorschade. Ralph Schwarz spande zijn Graber ervoor en sleepte hem richting Stockholm.

's Avonds hield Hans Rainier "spreekuur" teneinde ons de "ins & outs" van Stockholm (zijn woonplaats) te vertellen, waarin we de volgende dag werden losgelaten.

Donderdag 23 juni.



Ellis Wiblin moest aan zijn defecte motor knutselen, dus namen Paul en ik Margaret en haar canadese nichtje Fenela mee op sleeptouw naar de stad. De Stockholmse ondergrondse is zegt men de mooiste in Europa, en comfortabel bovendien.

Eerst natuurlijk naar de Wasa, een 17^e eeuwse oorlogsschip dat men vrijwel intact uit de baai bij Stockholm gelicht heeft. Een heel boeiend museum. Hier belde Margaret Wiblin haar man op en hoorde toen het slechte nieuws: twee kleppen en een zuiger kapot!

Een inderhaast uit een zweedse reserve motor gehaalde zuiger bleek niet te passen, men overwoog om de Red Triangle per expresse onderdelen te laten opsturen.

Zulk nieuws drukt natuurlijk de pret maar wij vervolgden de bezichtiging van de oude binnenstad "Gamla Stan", met zijn vele leuke winkels en oude gebouwen. Het volgende telefoontje naar Ellis bracht beter nieuws: de defecte cylinder is uitgeschakeld en de motor loopt weer!



een stockholmse telefooncel, wèl met een modern toestel uitgerust!

De rest van de Tour werd keurig uitgereden met een 5-cylinder Alvis! Wij maakten nog een rondvaart door de kanalen en rond de eilandjes waar Stockholm op gebouwd is. Later voegde Ellis zich bij ons op het afgesproken station van de ondergrondse en al spoedig zaten wij op een terras, met uitzicht op een park, achter een voortreffelijk maal.

Vrijdag 24 juni, Midzomeravond.

We vertrokken lekker laat uit ons hotel. Het eerste stuk schoten we goed op, namen nog een afkorting en wisten zo nog enige "Alvisten" in te halen.



zweedse Alvis-dames in folkloristiske klederdracht voor het midzomerfeest.

In Söderköping (uit te spreken als: Seudersjeuping) bij het fanatistisch gelegen hotel, bruiste het midzomerfeest al volop. Een gazon vol dansende mensen, folkloristische kostuums, bloemenkransen in het haar; we keken onze ogen uit! Het feest was rond vijf uur ten einde en onze Alvissen werden toen glorieus op het gazon opgesteld. Om half acht werd er verzameld voor een boottocht met diner op het Göta-kanaal, en ja hoor, voor het

eerst van de hele week barstte er een regenbui los. Onmiddellijk flapten een verbazingwekkend aantal Alvis-plu's open en vormden een roodbonte stoet langs het kanaal op weg naar de boot.

De boottocht zelf was prachtig. Via twee sluizen kwamen we op de Oostzee waar we de zon machtig zagen ondergaan. We voeren tussen enkele van de duizenden onbewoonde eilandjes door en hoopten ieder moment russische duikboten te ontdekken.

Terug in het hotel vonden we de bar natuurlijk gesloten. Heel vreemd, want volgens traditie hoor je deze nacht op te blijven tot het weer licht wordt! Er viel toch wat te regelen en gewapend met enkele flessen begon ons groepje op de veranda aan de midzomernacht. Al om ongeveer half drie werd het licht, toen kon ik al foto's van de auto's op het gazon maken.

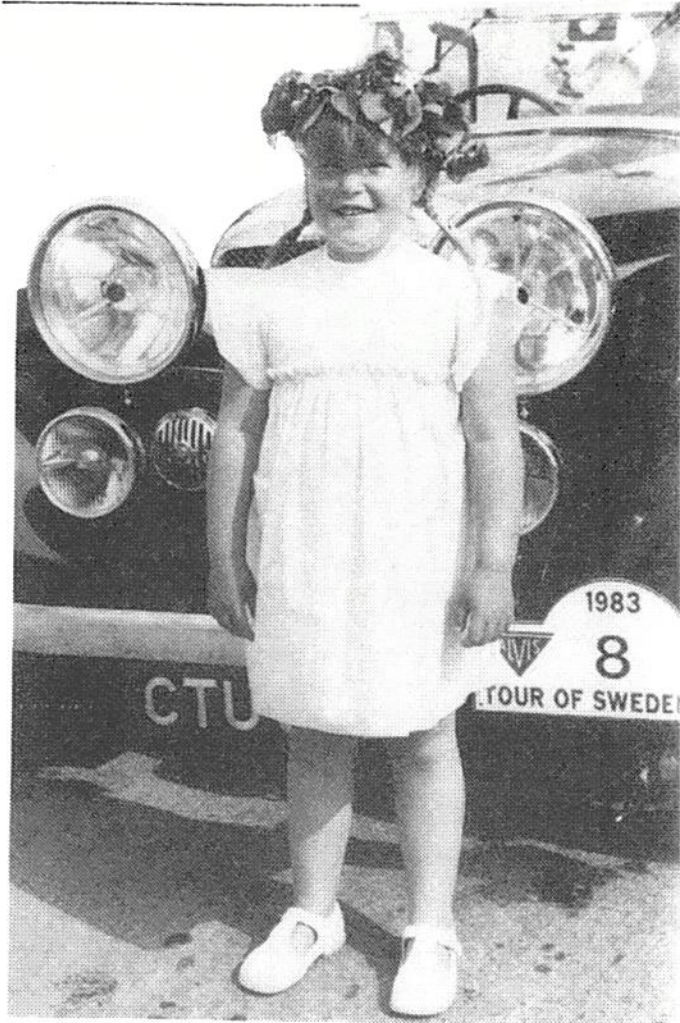
Toen doken er twee zveden op uit de rivier. De ene kleddernat en beide dronken. Met een bootje uit een naburig dorp gekomen, beweerden ze. Gezellige lui, ze hadden nog een fles whisky onder de arm dus bleven we tot kwart voor vijf op!

Zaterdag 25 juni, Midzomerdag.

Problemen met wakker worden en opstaan! Op het programma stond een bezoek aan een safaripark. Er was weinig animo voor wegens de hitte (en andere oorzaken..!) Een groep ging naar het huis en werkplaats van Bo en Gerd Henryson om diverse Alvissen in restauratie te zien.



op zaterdagmorgen hoort men dus de wekelijkse autowasbeurt te doen...



ons ideaal van een zweedse schone is toch iets anders...

Met enkele achterblijvers wasten wij de auto's en besloten gezamenlijk naar de Baltic Sea te gaan om te zwemmen. Paul schoot nog het hotel binnen om de thermosfles met koffie te laten vullen en daarvoor geraakten we achterop. Tevergeefs zetten we de achtervolging in en zochten toen maar zelf een picknickplaats. We streken neer op de rotsen van een fraaie baai met glashelder en koud water en hebben daar ons lunchpakket verorberd. De rest van de dag lagen we in de zon en zwommen wat. 's Avonds in het hotel een dinerdantsant. In een zeer warm zaaltje werd daarna de door Frank Kuiper gemaakte video van de Tour of Holland '82 vertoond. Wegens de warmte verlieten velen voortijdig het zaaltje om de bar wéér gesloten te vinden. (Ongelooflijk, die zweedse sluitingstijden!)

Zondag 26 juni.

De laatste dag van de Tour. Op de route naar Grånna. Het eerste stuk was mooi, daarna volgde snelweg. Voor de aardigheid pakten we



ons "kasteel"-hotel in Gränna

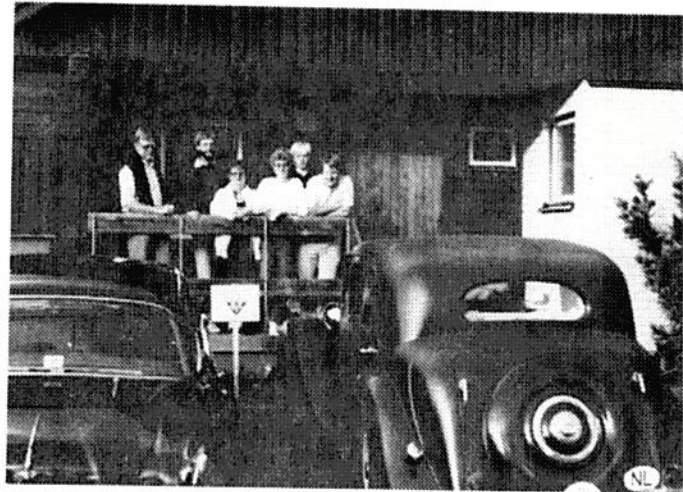
daarom nog een stuk onverharde binnenweg. Het Esso-hotel in Gränna was sprookjesachtig; een kasteel, hooggelegen boven een meer, met dus een riant uitzicht. Nu kregen we de kans om de Speed 20 van Andrew Blacow te sturen, een machtige ervaring! Deze Alvis stuurt solide, remt zwaar en voelt degelijk aan zonder rammels of ratels. Wel even wennen aan het verwisselde rem- en gaspedaal! We maakten ons klaar voor het afscheidsdiner. Het dassen stropen duurde wat lang waardoor we wat laat op de champagne getraceerd werden. De eetzaal was ongelooflijk: middeleeuws, met harnassen, een grote schouw, schilderijen rondom en een beschilderd plafond met kaarsenluchters. Elke chauffeur kreeg een fraaie koperen herinnerings-plaquette en we bulderden om de speeches van Andrew Blacow en Tony Sanders. Het organiserende zweedse comité kreeg namens alle deelnemers een zilveren schaal met inscriptie. De bar bleek alweer dicht dus kwamen de noodvoorraad pils en de heupflesjes gedestilleerd tevoorschijn om de avond te besluiten met de gebroeders Schwarz en Bo en Gerd Henryson, terwijl de wind om het spookslot gierde. (Het weer was net die avond omgeslagen. Volgens Hans Rainer: "here also ends our responsibility for the nice weather."). De

schilderijen leken te gaan bewegen, maar dat kan ook door een andere spirituele oorzaak geweest zijn. In de hal bij de appartementen troffen we de party van Tony Sanders nog in een uitgelaten stemming aan.

Maandag 27 juni.

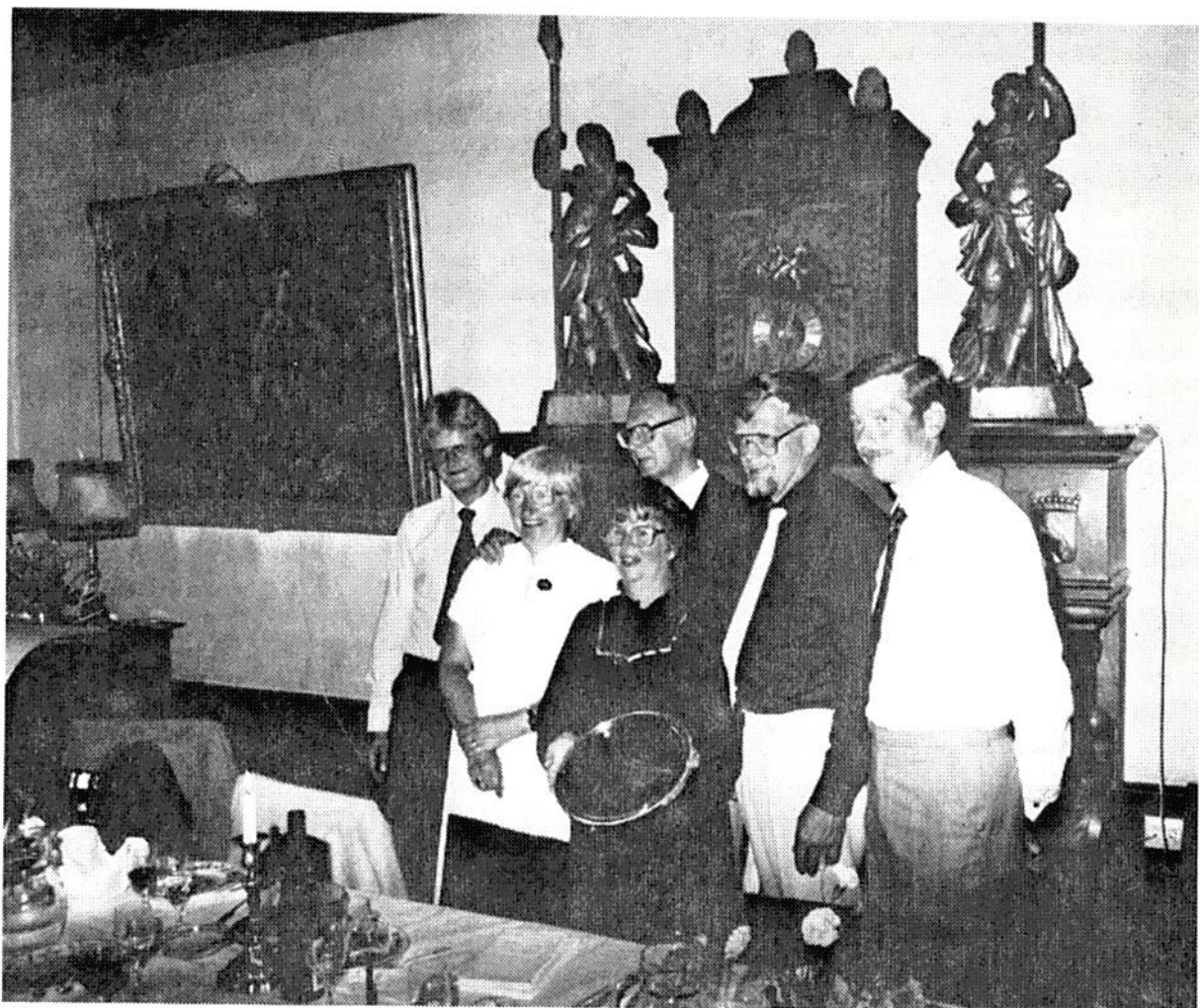
Deze morgen was de stemming minder uitgelaten. Wij zouden nog vijf dagen in Zweden blijven terwijl de Engelsen terugkeerden naar huis.

Voor het laatst zagen we de bekende gezichten bij het ontbijt. Later bij de auto's vond het echte afscheid plaats, met het schudden van vele handen en uitwisselen van adressen met de belofte vooral "eens langs te komen". Het afscheid gebeurde met de wetenschap dat we elkaar allemaal ooit nog wel een tegen zullen komen, behorende tot dezelfde "Alvis-familie". Bo en Gerd vroegen ons de komende nacht bij hen thuis in Nörrköping te logeren, wat wij graag deden.



"Alvisparkering" bij Bo en Gerd

Ook Philip Bennet ging mee, die zou hun zoon, Ronny, met de engelse party mee terug naar Engeland nemen voor een veel-weekse vakantie. Ronny had de hele route in Engeland al uitgestippeld langs vele Alvisclub leden! In Gränna bezochten we die morgen het museum van de ontdekkingsreiziger André over zijn mislukte ballonvaart naar de Noordpool.



het organiserend comité van de grandioze Tour of Sweden, v.l.n.r.; Hans Rainer, Irene en Åke Andersson, Gerd en Bo Henrysson, Håkan Sandberg, met de zilveren herinnerings-schaal.

Met onze TA 14 en de TF 21 van Philip werd daarna koers gezet naar Nörrköping via een touristische route. Bo en Gerd namen de snelste weg. Bij toerbeurt stuurden Paul en ik de TF van Philip. Net een amerikaan, die Alvis, zo moeiteloos ging alles. Philip vond het prima zo; lekker onderuit in de passagiersstoel.

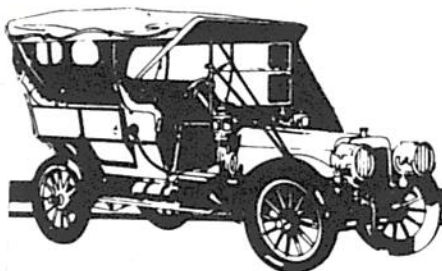
's Avonds namen Bo en Gerd ons mee "moose-hunting" oftewel op elandjacht. (Met camera's natuurlijk.) In Bo's opel ging het stapvoets over zeer smalle onverharde weggetjes. Uiteindelijk zagen we heel ver weg in de schemer twee wijfjes elanden. Ook een enkele ree liet zich zien. Toch een leuke tocht in een prachtig gebied. Natuurlijk moesten we Bo's werkplaats nog zien met zijn twee TB 14's, een TA 21 en weet ik al wat niet meer. Restauratiewerk voor de rest

van zijn leven in ieder geval! Weer bij hen thuis maakten we het niet laat, want iedereen was toch behoorlijk moe aan het einde van deze zeer geslaagde Alvis Tour week.

Op eigen houtje zwierven we nog vijf dagen door Zweden en bezochten o.a. Upsala en de nabijgelegen Viking Koningsgraven.

Het viel ons zwaar afscheid te nemen van dit overweldigend mooie en rustige land met zijn vriendelijke bevolking, waar we een onvergetelijke tijd beleefd hebben temidden van zoveel gelijkgezinde Alvis-vrienden. We hopen er ooit nog naar terug te kunnen gaan!

Paul & Martin van der Velde



Tot onze verbazing troffen we dit artikel
in een gratis huis-aan-huis krant aan....

20 juni 1984 nr. 25

AUTOPOST is een wekelijkse bijlage van de Handelspost (regio Amersfoort)

Terug in de tijd

Alvis: Engelse pionier van voorwielaandrijving

Tussen 1920 en 1967 werden er in Engeland diverse sportieve en conventionele modellen van het merk 'Alvis' vervaardigd. De naam Alvis komt van aluminium en 'avis' wat Latijn is voor voorteken en vogel. In Nederland is dit roemruchte Engelse merk niet zo bekend. In Engeland daarentegen geldt Avis als de pionier van de voorwielaandrijving. Want

In 1921 bouwde Alvis de zeer populaire 10/30 pk serie, bestemd voor sportief aangelegde automobilisten. In dat jaar werden er 322 stuks gebouwd en verkocht. Het jonge bedrijf, in 1918 opgericht door G.P.H. de Freville, telde toen 350 personeelsleden. De productie per hoofd beliep dus ongeveer 1 auto/man/jaar.

In 1923 liet Alvis een auto met 50 pk motor het levenslicht aanschouwen. Met deze wagens werden successen behaald in races en tijdens uithoudingsproeven. Zo won een snelle Alvis in 1923 de 200-Miles race in Brooklands, destijds een toonaangevend circuit in Engeland.

Zoals gezegd verscheen in 1928 de voorwielaangedreven Alvis. Omdat alle mechanische onderdelen zich vóór de bestuurder bevonden, had de wagen een laag liggend chassis en dito zwaartepunt. Dit had een gunstig effect op wegligging en stabiliteit.

In de loop der jaren maakte Alvis diverse snelle, bijzonder fraai gelijnde wagens. Bekend werden met name de modellen met 1.5 liter viercilinder motor met bovenliggende nokkenas en de wedstrijdagens met acht cilindermotoren.

De Alvis was een temperamentvolle auto, die men vriendelijk moest behandelen. Als er iets mis ging werd het moeilijk repareren.

de eerste keer dat in Engeland voorwielaandrijving een serieuze kans kreeg was in 1928 toen Alvis een nieuw type sportwagen uitbracht. En dan te weten dat de grote voorvechters van de voorwielaandrijving als Citroën ('Traction Avant') en Audi pas in de jaren '30 met voorwielaangedreven auto's op de proppen kwamen.

In 1931 werden er nog maar 150 stuks gemaakt. Daarna schakelde het bedrijf over op meer conventionele wagens. Hieruit kwam onder meer naar voren de beroemde 3.6 liter Speed 25.

In de zomer van 1967 stopte Alvis met de autoproduktie en ging over naar Rover. Daarna kreeg het bedrijf binnen het Leylandconcern een taak toebedeeld bij de productie van militaire voertuigen.

Een aantal auto's van het type Alvis TA 14 bijeen. Dit model werd vlak na de oorlog, in de jaren 1946 tot 1949, geproduceerd.

