



a-hoo-ah!

NOVEMBER 2020

NOVEMBER 2020





Voorblad: November Jakaranda drive - Pretoria

POMC Clubhouse: corner of Keuning Street and Fred Davey avenue, Silverton/Meyerspark, Pretoria

POMK Klubhuis: hoek van Keuningstraat en Fred Davey laan, Silverton/Meyerspark, Pretoria

GPS Co-ordinates for POMC: S25 44.159 E28 18.652

Old Motor Club / Oumotorklub
PO Box 2014 / Posbus 2014
Silverton, 0127

www.pomc.co.za; www.pomccitp.co.za; www.facebook.com/POMCclub

Klubvergaderings om 19:30 vir 20:00

POMC members meetings and braai are held at the POMC Clubhouse on the 1st Wednesday evening of each month – see you at **NOVEMBER'S members meeting at the clubhouse.**

POMK lede vergadering en braai word elke maand op die 1ste Woensdag aand van die maand gehou in die POMK se klubhuis -

Sien julle by die **NOVEMBER vergadering** by die klubhuis.



Opinies in die NUUSBRIEF is nie noodwendig die siening van die komitee of die redakteur nie.



**Alle lede word aangemoedig om 'n motor verwante artikel/nuuswaardigheid aan te stuur vir plasing
moontlikheid na hannie@mailzone.co.za**

POMK KOMITEE 2019/20 POMC COMMITTEE

Voorsitter	Berto Lombard	078 116 8018 berto@woodcarving.co.za
Chairman		
Ondervoorsitter	Christo Ferreira	082 779 5703 christo@blpta.co.za
Vice-Chairman		
Sekretaris	Taco Kamstra	082 770 8800 tacokamstra@gmail.com
Secretary		
Tesourier	Mario Coetzee	084 517 4680 mario@mariocoetzee.co.za
Treasurer		
Projekbestuurder	Frik Kraamwinkel	082 444 2954 frikkr@gmail.com
Project Manager		
Batebestuurder	Danie du Plessis	083 676 0130 carlpen@mweb.co.za
Asset Manager		
Tydrenbeampte	Claude Stander	082 570 2498 claudestander2.co.za
Rally Official		
Dateringsbeampte	Craig Jeannes	082 439 5902 craig.cars@hotmail.com
Dating Official		
Koördineerder:		
2e Sondagbyeenkomste	Jan Nel	082 442 3480 jannoddy@vodamail.co.za
Coordinator:		
2nd Sunday Meetings		
Ledewerwing	Gerco Kraamwinkel	079 916 6277 gercok@gmail.com
Member Recruiting		
a-hoo-ah! Compiler	Hannie Kuschke	072 242 8880 hannie@mailzone.co.za



a-hoo-ah! Samesteller

POMC CLUBHOUSE:

WEDNESDAY MEETINGS, 2nd SUNDAYS & OTHER: **Cancelled events**

Woensdagaande	2 ^e Sondag	Ander
1 April	5 April Veteran & Vintage	Canceled due to Covid-19
6 Mei	- Canceled due to Covid-19	30 Mei Cars on the Roof
3 Junie	14 Junie British Day	6 Junie Mampoer Rally
1 Julie	12 Julie European Day	
5 Augustus	-	2 Augustus Cars in the Park 12-16 Augustus Magnum Rally
2 September	12 September Bonnets up	26 September Diamond Run
7 Oktober	11 Oktober Lentefees	
4 November	8 November Japanese Day	14 November A.G.M
2 Desember	13 Desember	5 December Afsluitingsfunksie

Bonnets-up
9 February
@POMC Clubhouse

AMERICAN Classic
Car and Bike Day
plus Mini Auto Pretoria
8 March
@ POMC Clubhouse

Summer Rally
21 March

VINTAGE & VETERAN
Car and Bike Day
5 April
@ POMC Clubhouse

CARSON THE ROOF
30 May
@ KOLONNADE RETAIL PARK
Montana Park

MAMPOER RALLY
6 June
Start: Willem Prinsloo Museum
Finish: Willem Prinsloo Museum

BRITISH Classic
Car and Bike Day
plus Mini Auto Pretoria
14 June
@ POMC Clubhouse

EUROPEAN Classic
Car and Bike Day
12 July
@ POMC Clubhouse

Club meeting and braai
every first Wednesday of the month

JAPANESE Classic
Car and Bike Day
plus Mini Auto Pretoria
8 November
@ POMC Clubhouse

SPRING DAY FESTIVAL
classic cars, bikes, trucks,
stationary engine and super car day
11 October
@ POMC Clubhouse

POMC DIAMOND RUN
26 September
Start: POMC Clubhouse
Finish: The Art of Silver
Cullinan

CARS in the PARK
40 year celebration
2 August
@ Zwartkops Race Track

MAGNUM RALLY
12th to 16th August
Hotel Numbi & Garden Suites
Hazyview
Mpumalanga

POMC Clubhouse
c/o Keuning street & Fred Davey avenue
Silverton
Info: www.pomc.co.za
www.facebook.com/POMCclub
082 770 8800 / 082 444 2954



FROM THE DRIVER'S SEAT..... UIT DIE BESTUURSSITPLEK.....

Met Oktobermaand agter die rug kan ons verslag doen dat die Klub sy gewone aktiwiteite en byeenkomste na die tyd van afsondering, kon hervat. Klublede het bymekaar gekom en sommer lekker gekuier. Met die gewone maandvergadering het Taco soos altyd reggestaan met sy interessante en beeldryke agenda wat goeie bespreking ontlok het. Daar was 'n hele paar interessante oumotors voor die Klubhuis uitgestal. Mario se Karman Ghia en sy aanbieding oor die restaurasie daarvan, was baie interessant en het weereens bewys dat dit met die nodige entoesiasme, tegniese ondersteuning en middele nog moontlik is om 'n "wrak" te omskep in 'n vertoonstuk en 'n puik rybare voertuig. Frik het soos gewoonlik gesorg dat die Klubhuis en terrein netjies en in goeie orde is. Alhoewel daar miskien nie so baie mense by die tweede Sondag byeenkoms was nie, het ons lekker gekuier, oor kar sake gepraat en 'n vleisie gebraai. Die Mini Klub het ook kom kuier en dit was mooi om so 'n klompie Minis bymekaar te sien.

Please note that there are some changes in the dates of this month's Club meetings. The dates for the rest of this year's meetings are now scheduled as follows:

- **4 November:** Club social meeting
- **8 November:** Second Sunday meeting (Japanese Day)
- **14 November:** 15:00 Annual General Meeting
- **5 December:** 12:00 for 12:30 End of the year function

Met sommige Komiteelede en hulle gesinne se gesondheid gaan dit op die oomblik nie baie goed nie. Ons sekretaris, Taco Kamstra het my pas geskakel en meegedeel dat hy geval en die ligamente van sy linkerhand beseer het. Hy sê dis maar moeilik om een handig te wees. Ons ondervoorsitter, Christo Ferreira het 'n suksesvolle veloorplanting ondergaan vir die brandwonde wat hy opgedoen het toe petrol in sy garage aan die brand geslaan het. Frik Kraamwinkel het 'n hartprosedure ondergaan en Leonie 'n skouer operasie. Gerco Kraamwinkel het 'n draai in die hospitaal gemaak. Claude Stander se pa en ma het albei gesondheidsprobleme, Steffan het 'n draai by 'n kardioloog gemaak en Alta herstel tuis na 'n voetoperasie. Danie du Plessis se vrou Natie, is ook onder gereelde behandeling van 'n dokter by die harthospitaal. Ons wens julle almal en alle klublede en hulle gesinne met gesondheidsprobleme, graag alles van die beste en 'n spoedige herstel toe.

My two three year stints as chairman of the POMC are drawing to a close. This period has been a demanding but rewarding period in my life. I was originally appointed as chairman to deal with a specific situation at the Club. This has been done and I wish to thank all the Club members who have assisted in making the Club again a nice place to be – as various previously dissatisfied club members have informed me in recent times. I also wish to thank all my dedicated Committee members who served during this period and assisted in this regard. Thanks for managing and dealing with your various portfolios in a dedicated and responsible manner. With your hard work, the Club grew and moved forward by leaps and bounds in executing its mission to be the dynamic and relevant home of enthusiasts interested in the preservation of older vehicles in Pretoria. The Club has indeed



become one of the major old motor clubs in South Africa. I wish my successor and the new Committee that will be elected at the AGM all the best for their task ahead.

Berto Lombard

POMK BRING & BRAAI

- Deur Frik Kraamwinkel

Op Sondag 11 Oktober is die eerste sosiale byeenkoms by die klub gehou sedert Maart. As gevolg van die huidige regulasies, wat so duidelik soos modderwater is, is die geleentheid nie wyd bemark nie. Die weer op Sondag, bewolk, koud en reën, was ook nie so, dat dit enige iemand gemotiveer het om die geleentheid by te woon nie. Desnieteenstaande was die Bring en Braai goed ondersteun en daar is lekker gekuier. Twee nuwe lede het ook aangesluit by POMK. 'n Aantal skaars voertuie was teenwoordig tussen die meer as 40 voertuie wat uitgestal is.



Die Mini klub het kom besoek af lê na hulle Jakaranda toer.







Jakaranda Drive 2020

01/11/2020

- deur Emil Kuschke

Die Jakaranda drive is geïnisieer deur Mouton Lotter wat 'n lid is van die Model A klub en verhuis het na die Suid-Kaap.

Ons het in 2018 die eerste van dië uitstappies met die Model A Fords meegemaak. Aangesien Mouton onlangs verhuis het, het ons dit goedgevind om die tradisie nie verlore te laat gaan nie.

Met dië gedagte het "die span", Emil en Juan Burger, besluit om 2020 die Jakaranda drive te reël vir uitsluitlik motors met los ligte.

Op die middag van 1 November het 15 loslig motors by die Lollipop padkafée bymekaar gekom. Na 'n vinnige middagete en/of roomys (wat nie so



ving was nie!) het ons vertrek deur die Jakaranda



Die eerste 2 Jakaranda bome in Pretoria is geplant deur JD Celliers in 1888. Die bome was ingevoer van Brazil, maar het gou deel geword van die hoofstad. Na bewering is



daar 70 000 Jakaranda bome in en om Pretoria. (Waar/onwaar)?



Die roete het deur Colbyn, Hatfield, Brooklyn, Waterkloof, New Muckleneuk, Arcadia en Bryntirion gekronkel waarvan slegs 2 strate sonder Jakaranda bloeisel was. Die POMK was goed verteenwoordig tydens hierdie uitstappie.





Die suksesvolle uitstappie het geëindig by 'n Pretoria landmerk – die Unie gebou!

The BMW 503 Is a V8 Cabrio You've Probably Never Seen

3.2-liter Series II cabrio heads to auction, but will it ever catch 507 values?

- BY JAY RAMEY OCT 12, 2020



If you have not spotted one of these at a regional BMW Club of America meet, there's a good reason for this: Only 138 examples of this model were made. By comparison, even the BMW 507 roadster is practically at every concours event these days. Not one of these, though.

But in a few days this rare V8-engined BMW 503 will roll across the auction block at Bonhams' Zoute Sale in Belgium.

What's behind this rare and brief chapter in BMW history?

By the late 1950s, BMW was a relatively small automaker making small cars. The Isetta is perhaps the most extreme but very faithful illustration of just how different the Munich-based automaker was, until the arrival of the Neue Klasse cars. However, there was an in-between period of sorts where BMW sought to find its role among German marques, which were far more numerous and varied during this period as well.



The 503 was one of the directions that BMW explored in its bid to catch up to Mercedes-Benz.

"BMW's Munich factory, though, had been badly damaged by Allied bombing. And for the next few years, a much-reduced workforce struggled on producing household utensils, agricultural machinery, bicycles and railway brake sets. It would be 1948 before deliveries of BMW motorcycles restarted and another four years before the first true BMW car of the post-war era emerged," the auction house notes.

One of the directions BMW explored after restarting car production at the start of the 1950s were luxury cars beginning with the 501 luxury sedan, powered by the automaker's pre-war six-cylinder engine that was soon joined by a 2.6-liter V8 in 1954. A further development of that engine arrived in the form of the 3.2-liter V8 in 1955 which found its way into the 502 sedan, as Bonhams notes.



The 503 was certainly exclusive when new, and the Neue Klasse cars soon put an end to small-volume experiments.



Both the 501 and 502 were very lavish cars for the lean post-war years in West Germany, which, incidentally, explains their low production numbers. And it wasn't lost on BMW, at the time, that the V8 really belonged in a luxury sports car, if anything. Incidentally, it was the Mercedes-Benz 300SL that convinced BMW that it could offer such a model, with a little convincing from U.S. based importer Max Hoffman. The man chosen to design such a model for BMW was Count Albrecht von Goertz, who had worked on Studebaker design under Raymond Loewy.

Goertz created two designs for sporty open-top BMWs that could use the 3.2-liter V8 and, curiously enough, both made it to the prototype stage and the auto show stage -- a practice that probably wouldn't happen today. One of them was the 503, and the other was of course the 507.

The 503 kept the generous wheelbase of the 502 sedan, as Bonhams notes, while the lithe and much more sporting 507 was built on a shorter wheelbase. The approaches of the two cars were also very different from one another. The 503 adopted the look of a more traditional luxury cabriolet, perhaps leaning closer to British than Italian styling, while the 507 was the agile and lower roadster, with curves that could be mistaken for the work of Michelotti or Vignale.



The experience offered was decidedly different from the 507.



"As installed in the alloy-bodied 503, the 3.2-liter V8 produced 140bhp, which was good enough for a top speed of 118mph (190km/h)," Bonhams notes. "With its long bonnet, 2+2 seating and generously sized boot, the 503 looked every inch the elegant Grande Routière. Even Pinin Farina was impressed, declaring it to be the most beautiful car in the show. Had the 507 not debuted at the same time, it would no doubt have also been the most memorable."

The example that Bonhams will offer has been restored by a German shop in 2002 to a concours standard, and is described to still be in excellent condition today. However, the auction description does not state who owned the car in the past several decades, or where it has been all this time.

The auction house estimates this 1958 BMW 503 to bring between \$410,000 and \$530,000 on auction day, which is a fairly liberal range that likely reflects just how infrequently this model comes up for auction and how unpredictable the demand for it can be. This model has certainly not seen the rocket-like gain in value that the 507 has experienced over the past decade, and no rocket-like appreciation is pending, perhaps because you have to really LIKE the styling. The 503 will perhaps always be overshadowed by the 507, despite surviving examples certainly being valuable enough by themselves. But they're not seen as having as much appreciation potential. Still, we'd love to see more of these stateside.



**Specialising in Vintage and Veteran Car Insurance
together with Personal and Business Insurances.**

CONTACT DETAILS:

Gareth Bain

Telephone: 087 736 2222 • Fax: (011) 699 0783

Email: Gareth.Bain@fnb.co.za

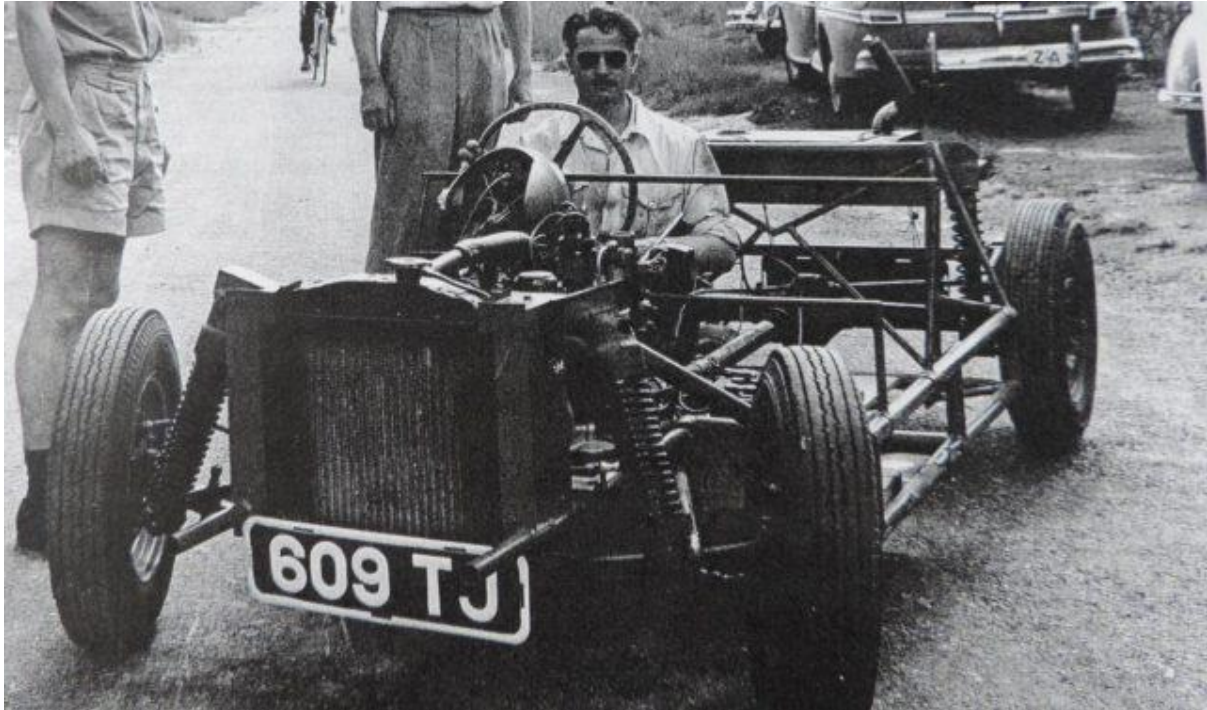
Branch Manager: Mrs N Meier

An Authorised Financial Services Provider



JOHN MYERS, MOTORING PIONEER, DIES

- By MIKE BRUTON Sep 23, 2020



The late John Myers at the wheel of the prototype Protea car in 1956.

One of the three men who manufactured the first production car in South Africa, John Myers, died on Tuesday September 1 at the age of 97, in Somerset West.

His memorial service was held at his daughter, Zunia's, Avontuur Restaurant between Somerset West and Stellenbosch on Monday September 14.

I first met John Myers at the Classic Car and Bike Show, organised by the Crankhandle Club and other clubs at the Timour Hall Villa in Plumstead in January 2015, and interviewed him twice at his home in Somerset West for my books on South African inventions.

John Myers was born in England in 1923 and, in 1939, worked at the Daimler factory in Coventry assembling four-wheel-drive Dingo scout cars. Fortunately, he worked



day shift as, one night while he was off duty, the Nazis dropped over 600 tonnes of bombs on the factory.

He was sent to Burma where he helped to assemble and deliver military trucks and amphibious tanks during the Second World War. In 1947 he emigrated to South Africa as part of a scheme to recruit “Pommie” mechanics, and initially worked as a mechanic at Stanley Motors in Johannesburg.

In the early 1950s he teamed up with two other immigrants, a Yorkshireman, Roland Fincher, and a Scottish manufacturing chemist, Alec Roy, to make the first production car in South Africa, the Protea, a high-performance sports car.

The first designs for the new car were based on Lotus sports cars but with a unique space frame and swinging front axle. The body was made from fibreglass although no one in South Africa at the time really knew how to use this new material. They carried out their own experiments to determine the right mix of resin, catalyst and accelerator at a given temperature, heating and cooling the garage with fires and ice to perfect the use of “glass”.

The first Protea was made in a garage in Rissik Street, Johannesburg, with subsequent cars being built in Myers’ garage at his home in Kensington.

The space frame chassis was one of their major innovations. In order to find weak points in the chassis, they hired a muscular labourer to jump on it. “Many years later a computerised analysis confirmed that we had created a near-perfect design,” Myers told the author in April 2015. They scavenged an engine, dashboard and steering wheel from a Ford Anglia, and Myers designed and made the coil spring, telescopic dampers, and swing axles. With a streamlined body and various engine modifications, Myers increased the power of the Anglia engine from 36 to 64 horsepower and the top speed from 128 to 160 km/* .

The Protea was first displayed in Johannesburg in 1956, where car enthusiast Robert Hudson saw the car and agreed to sponsor its manufacture. Proteas originally cost 695 each but the price increased to 795 after customs and excise



charges for imported parts had been added, which eventually forced them out of business.

Only 14 of the original Proteas were produced, with the first 13 having Ford Anglia engines and the 14th a Lancia Appia engine, as well as seven further stand-alone “specials” for individual customers. Myers later lamented that, if they had decided to rather make bakkies, which were exempt from import duties, they could have made a fortune.

Although Myers and his co-workers were aware of the Dart and Flamingo sports cars being developed in Cape Town at the time, they made their car independently. “It is a pity that we did not share ideas and benefit from one another’s knowledge and experience,” he told the author in April 2015.

The Protea preceded the Dart and Flamingo by a few months and they regularly raced against one another on local tracks. Bob van Niekerk, Willie Meissner and Verster de Witt built the first prototype Dart and Flamingo in Cape Town in 1958 and, by the time production ended in 1965, they had built 122 Darts and 144 Flamingos.

Although their cars are better known today, the Protea made by John Myers and friends can legitimately lay claim to being the first production car made in South Africa.





PEEPING THROUGH THE WINDOW... Club member: Danie du Plessis

Noodlot, Danie du Plessis en 'n Model "A" Ford

My eerste gewaarwording van 'n Model A Ford (hoewel ek destyds glad nie geweet het ek kyk na een nie) was ongeveer 1949 toe my pa een middag aan die ding se enjin gepeuter het. Teen die kant van die enjin, amper bo in die middel, het hy 'n skroef ingedraai wat iets anders in posisie moes hou. Ten spyte van al sy gewerfeskaf wou die enjin nie loop nie. Naderhand wou hy die skroef met 'n hamer inkap, en selfs met die hulp van vele kragwoorde het die Ford steeds geweier. Weke later het my oom Doors die bakkie maklik weer aan die loop gekry. Ek was vier jaar oud.

Twee jaar later is ek skool toe, die Ford weg, en vyftien jaar sou verloop voordat my pad weer in 1964 met 'n "A" Ford sou kruis. Ek en Natie (toe nog my meisie) kuier by 'n Oom en Tannie op Komga in die Gamtoosvallei. Hulle woon in 'n Waterwesekamp vir personeel betrokke by die bou van 'n dam. Onverwags een middag kort voor ons vertrek ry 'n groen bakkie voor die deur verby. "Die ou ry elke jaar die kinders met die bakkie na die kersboom aan" laat my Tannie hoor. Die ding is te koop maar vir so 'n ekstra speelding het ek destyds nie geld gehad nie.

1968, pas getroud en in Windhoek. Van ons vriende in Pretoria, Rassie en Lofty, koop 'n ou bakkie om reg te maak en stoor dit by skoonma. Wragtie 'n Model A maar hierdie keer 'n kar wat later na 'n bakkie verander is. Hulle kom egter nooit aan die gang nie en verkoop die ding sonder my wete. Doef!

Nog in Windhoek hoor ek van 'n ou kar onder 'n boom by 'n privaat dieretuin op Okahandja. 'n Absoluut volledige kar ("A" Roadster) met selfs 'n plaatjie van "Holmes Motors" in Kaapstad op die paneelbord gemonteer. Nie te koop nie!

My droom word tog waar en in 1971 kry ek 'n 1928 Model A bakkie in die hande. Sedertdien het ek menige boeke en artikels oor die Model A bekom wat bevestig het dat al my vorige insidente met ou Fords wel Model A's was. Meer verstommend was toe ek in 1975 besig was om die enjin aanmekaar te sit en die vonkverdeler se as in sy gat pas sodat die keep in lyn kom met die sluitskroef wat deur die kant van die silinderkop moet indraai. Eureka! Daar sien ek die presiese beeld van 26 jaar gelede. My pa het natuurlik nie geweet die verdeler se as pas net in een posisie, dus die keep totaal gemis en daarom sou die skroef ook nie diep genoeg kon indraai nie!

Wat hier volg is 'n affair wat strek oor bykans 40 jaar! Baie hoogtepunte sowel as teleurstellings, familie wat jare gelede al opgehou vra het ; "wanneer kom die bakkie nou klaar", en dan 2011 en die bakkie kom klaar!



"Truck and Transport" was 'n tweedehandse motorsaak in John Meinertstraat, Windhoek. Eintlik was dit nie 'n goeie tipe gebruikte motor wat ou Arthur Odendaal (die eienaar) verkoop het nie ~ meer gespesialiseer in voetstootse voertuie vir basters en swartes.

Presies wanneer ek vir die eerste keer die ou bakkie tussen die heel agterste ry voertuie opgemerk het, weet ek nie, maar dit moes so teen die middel van 1971 gewees het. 'n Prys van R250 was op die een deur gevef. Vanaf die straat kon mens sien hoe gehawend die voertuig was en die prys vir my te hoog ~ eintlik het ek nie soveel kontant gehad nie anders het ek seker die ding toe al gekoop.

Op 'n dag vroeg in Oktober 1971 staan die bakkie in die heel voorste ry voertuie teen die draad en 'n swarte is besig om die ding met 'n kwas en swart verf by te kom ~ silwer vir die speekwiele. Daar en dan besluit ek om die voertuig aan te skaf vir restourasie maar R250 is nog te veel vir my sak.

Hendrik du Plessis was 'n baie goeie vriend. Hy is hoof van die kontantkantoor (alle tipe lisensies, permitte, belasting) in Windhoek. Vanweë sy werk ken hy omtrent almal in die handelswêreld in Windhoek en dus ook vir Arthur. 'n Oproep na Dup wat op sy beurt weer vir Arthur bearbei en so koop ek dan die Model A bakkie (jaartal nag onbekend) by Arthur Odendaal vir R150 op 1 November 1971.

Nou om die ding by die woonstel te kry. Die bande is vrot en dis 'n hele ent $\pm$ 4km van Truck & Transport na die woonstel in Klein Windhoekweg (die hoofstraat en 'n heuwel ook nog tussenin). Met 'n trekstang wat Dup te lene kry besluit ons om daardie selfde middag die "A" met Dup se Datsun bakkie te sleep. Of ons die bande probeer pomp het, onthou ek nie meer nie, maar ons was net by ou Arthur se hek uit toe die eerste buiteband van die rim af wurm. Ek dink ek kan hier net noem dat die bakkie enjin en ratkasloos was. Hierdie dele het verspreid om die voertuig gelê en ons het alles los op die bak gegooi. Nou weer by die slepery. Ek besluit ons moet voort op die rim en daar gaan ons met 'n groot lawaai veroorsaak deur die kaal rim op die teer. Ek moet sê met al die lawaai het ons nogal 'n groot toeskouertal getrek, gelukkig geen verkeerskonstabels nie. By die woonstel was die hele gebou se inwoners ook buite om ons te verwelkom en so is die "A" langs die woonstel ingetrek. Terloops, die rim het geen skade opgedoen van die teerpad nie. Die ander drie bande het darem gehou maar ook net ~ hulle was klaar met die aankoms by die woonstel.

Hoewel niemand iets gesê het nie, het almal gedink ek is nou regtig getik om so 'n stuk rommel te probeer regmaak, en rommel was dit. Die bakwerk is vrot geroes en van die onderstel is gekraak, vere is gebreek, enjin het skynbaar vir baie jare oopgelê met sand en roes binne en buite. Ek was in elk geval vol moed en dis al wat getel het.



Die volgende oggend kry ek 'n oproep van Terrys Motors se gebruikte motorafdeling (hulle was reg langs Truck & Transport) en 'n aanbod van R300 vir die "A". Daar sou dan 'n besoeker van die Republiek by die betrokke verkoopsman wees wat baie graag die "A" wil koop. Ek sê nee en voel bly dat ek die koop net betyds beklink het. So het die groot uitmekaarhaal begin. Die enjin ratkas en kleinere dele het ek in een van die slaapkamers gestoor ~ Natie was nie baie beindruk hiermee nie. Op die woonstelstoep het ek 'n kamer gebou vir die res van die onderdele. Desember 1971 is ons met verlof Pretoria toe en by Van Schaiks kry ek 'n handboek vir die "A". Nou is ek vol hoop dat ek die ding aan die gang sal kry, Natie ook.

Terug in Windhoek begin ek in alle erns. Ek bestel meer boeke uit die V.S.A. wat bevestig dat ek 'n heel vroeë 1928 Model A besit. Ek het ongelukkig nooit 'n foto van die kar in sy aanvanklike toestand geneem nie.

Gorelicks Motors is 'n onderdeel saak in Kaiserstrasse, Windhoek. Dit behoort aan Sam Gorelick ~ 'n baie gawe kort, vet Jood. My kontak met ou Sam het begin die dag toe ek die agteras van die "A" uitmekaar gehaal het. Die olieseëls was absoluut gedaan. Uit ondervinding weet ek dat onderdeel sake hulle voorraad van gewoonlik 10 jaar en ouer weggooi. Ek redeneer toe dat ou Sam Gorelick 'n Jood is en die moontlikheid bestaan net dat hy vanweë sy nasieskap nie aan die weggooiery deelgeneem het nie. Met 'n afgeleefde olieseël wat ek uit die agteras gehaal het sit ek af na ou Sam. Tot my groot verbasing het hy nog van die goed ~ hope daarvan ~ die dosies al heel verbleik van die ouderdom. Teen 'n gawe prys koop ek sy hele voorraad Model A onderdeel op.

Namate ek meer vertrouwd geraak het met al die verskillende onderdele, kon ek vasstel hoeveel onderdeel weg was, hoofsaaklik van die enjin. Hier het Jens Hinrichsen my baie gehelp. Hy het vriende op 'n plaas naby Omitara ~ ene Mnr. en Mev. Baas ~ gehad. Ondermeer het op die plaaswerf 'n Model B bakkie gestaan. Hoewel die enjin nie presies met die "A" enjin ooreenkom nie, is daar tog heelwat kleiner onderdeel wat wel dieselfde is. By 'n baie gawe Mnr. Baas koop ek die enjin en ratkas vir R30. Op die rommelhoop het ek nog onder andere 'n "A" blok, verkoeler, stamper, bladvere ens. gekry sonder enige ekstra koste. Uit hierdie vonds kon ek feitlik die hele enjin aanmekaar kry.

Teen September 1973 moes ek Pretoria toe verhuis en die "A" was nog in duisend stukkies. 'n Grootse skaalse kratmakery het begin en so is die ou kar saam met die meubels Pretoria toe. Een deel van die bakwerk ('n "splash apron") het op hierdie rit verloor. By Karl Retter in Hermanstad het ek twee nuwes laat maak wat op 'n druppel water na die oorspronklikes lyk.



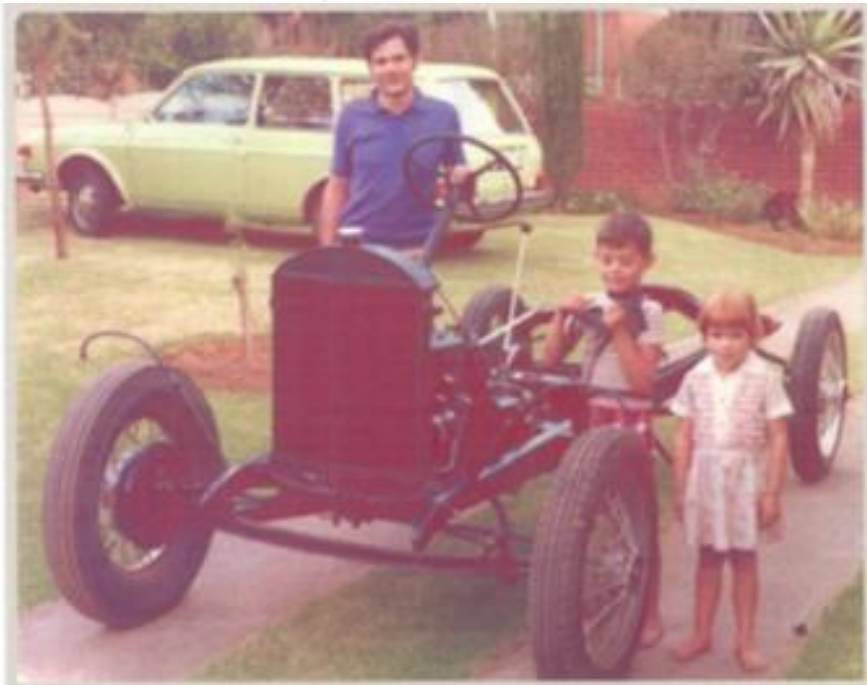
In Pretoria het die "A" taamlik vinnig begin vorm aanneem. Ek hoor van ander ouens wat ook aan die restoureer is en deur hulle bekom ek meer onderdele. In die besonder kan ek Mnr. Storm van Queenswood noem. Baie moeilik, hierdie ou, maar van sy groot voorraad onderdele het heelwat na my kant toe gekom ~ kosteloos ~ baie gaaf van hom.

Van die V.S.A. het ek intussen ook 'n pryslys gekry, aansoek gedoen vir 'n invoerpermit, gekry maar nooit gebruik nie. Uit die V.S.A. het John de Villiers vir my 'n nuwe klep gebring, net een ook want dis al wat hy kon kry wat nuut was. 'n Misverstand voordat hy weg is was hiervoor verantwoordelik. Hy ontmoet ouens daar oorkant met hope tweedehandse onderdele. Hy reken ek stel net in nuwes belang, vandaar die enkele klep en 'n gulde geleentheid daarmee heen.

Teen Julie 1975 kon 'n mens al sien ek is besig om 'n kar aanmekaar te sit. Die raam het op vier driepote gestaan, voor en agterasse gemonteer en die enjin, ratkas en dryfas ook so te sê finaal in posisie. Saterdag 2 Augustus 1975, 'n baie belangrike mylpaal vir my in die restourasieproses ~ dit was die eerste keer dat ek die enjin aan die gang gekry het. Ek het die heel dag gewerk met die hoop dat ek vergenoeg sou kom om die enjin aan die gang te kry. Dit was koud daardie aand. Natie en die kinders was al in die bed. So teen tien oor agt was alles gereed en met 'n hol kol op my maag druk ek die aansitter. Ek glo nie die masjien het driekeer gedraai nie, toe gee hy so 'n plof en vrek. Met nog 'n probeerslag van die aansitter en daar brul hy. Ek was in die wolke. Natie moes uit die bed opstaan om hierdie wonderwerk te kom aanskou ~ gelyk of sy ook bly was.

Sedert daardie Saterdagand het ek die enjin seker vyf of meer keer oopgemaak (ek kon die silinderkop net nie waterdig kry nie) maar uiteindelik hier teen Januarie 1976 is die probleem opgelos en kon ek weer verder bou en nie net op een ding sukkel wat nie wil regkom nie. Skynbaar was die groot probleem met die silinderkop dat ek die moere nie styf genoeg vasgedraai het nie en niemand kon my ook sê hoeveel spanning die goed kon vat nie. Stefan Stander van Cullinan (hy besit hope Model A's en nog meer onderdele) het uiteindelik die antwoord verskaf ~ 75 lb.

Hierna het ek gespook om die "A" op sy wiele te kry sodat ek hom by die garage kon uitstoot. Saterdag 17 April 1976 is ek en my swaer Basie met die ding uit die garage. Hoewel die "A" se remme nog nie opgekoppel was nie, het ek 'n bietjie met hom gery ~ moes maar op die raam sit en die stuurwiel hoog bokant vashou. Basie sit agter op die raam om elke keer af te spring om dit tot stilstand te kry. Maandag, 19 April was 'n vakansiedag en Jack de Bruin het hierdie paar foto's kom neem.





Intussen hoor ek van 'n winkel in Johannesburg wat nuwe onderdele vir ou karre verkoop en koop heelwat nuwe onderdele by "The Old Car Shop". Ced Pearce (jonk en vol geld) besit die plek en restoureer ook self.

Op 'n plaas naby Ermelo hoor ek een aand, lê splinternuwe modderskerms vir 'n "A" ~ drie van hulle nog nooit aan 'n kar gewees nie. Ek koop die goed ongesiens vir R60. Met aflewering was twee agtermodderskerms vir 'n '34 Ford en een voor 'n '28 "A". Ek het so iets verwag maar is in elk geval bly oor die een regte een, sal maar die twee agterstes hou en kyk of ek hulle êrens kan ruil.

Een Sondagaand hoor ek weer van twee ligte naby Witbank. Defnitief van 'n ou Ford!? 'n Week later ry ek om die goed te loop haal. Ek het werklik nie ou Ford ligte verwag nie (algemeen praat almal mos van 'n ou kar of onderdeel as 'n Ford of van 'n Ford ~ dis nou dié wat nie daarin belangstel nie). Die fonds was toe ook twee ligte van 'n Reo ~ ongeveer 1931.

'n Onderdeel, of mens kan dit eerder 'n ekstra mooimaak item noem, waarvoor ek sedert ek met die "A" begin het op die uitkyk was is die "Flying Quail Radiator Mascot". John de Villiers het in Amerika ook vir my navraag gedoen maar sonder sukses. Ek het al begin aanvaar dat die goed nie meer verkrygbaar is nie, maar groot was my verbasing toe Ced Pearce 'n paar inkry teen R46.50 stuk, 'n bietjie duur vir 'n item wat net vir versiering is. Op 'n "Swop meet" in Kensington hoor ek Ced doen navraag na 'n verdeler vir 'n Model B. Gou is ek by om te sê ek kan dit verskaf (vanaf die enjin gekoop by Mnr. Baas van Omitara). 'n Week later ruil ek die verdeler vir 'n "Quail".

Sedert Jack die laaste fotos geneem het, het dit nie so voorspoedig met die restoureerdery gegaan nie. Enersyds probleme met die bakpanele wat nie wil pas nie en weke neem om die haakplekke uit te stryk en andersyds wanneer Natie se, "gaan jy weer vanaand in die kamertjie werk?" op 'n geirriteerde noot dit vir my tuisbring om my tydsbesteding tussen my vrou en my Ford in herooring te neem. My Desember 1977 verlof sou dan die ideale tyd wees om die bakwerk so te sê klaar te maak. Nie toe so uitgewerk nie en na drie weke verlof is net 'n deel van die bakwerk klaar.

Jack het Saterdag 24 Desember 1977 weer 'n paar fotos kom neem ~ spesiaal die "Flying Quail" gaan uithaal en op die verkoeler gemonteer vir die geleentheid, heel spoggerig. Die ding kry nou vorm maar die stuurwiel en wiele is nog verkeerd, daarom is laasgenoemde nie geverf of die bande nie nuwes nie. Ek het al een 21" rim by Julian Shaw geruil, (die ou het ek by 'n spuitverfwinkel ontmoet). Hy is ook met die ou goed deurmekaar onder andere ook met 'n "A" nog ongerestoureer. Die een foto toon 'n paar ongerestoureerde panele en gee 'n idee hoe die hele "A" gelyk het toe ek dit gekoop het.







Eintlik sou ek glad nie so min spandeer het as dit nie vir al my pêle en familie was wat almal onderdele by hul onderskeie werkplekke laat maak het nie ~ seker hulle name almal noem :

In Windhoek het George ('n buurman) vir my 'n klomp goed laat "sandblast" by die spoorweg werksinkels. Ou Attie van Sittert se swaer maak 'n skouertjie in die verdeler breër tot oorspronklike mate by Yskor se werksinkels. 'n Stukkie werk van uitstaande gehalte en presisie.

Die meeste presisiewerk het my swaer Hennie Alberts vir my by Koedoespoort werksinkels gedoen of laat doen, o.a. nuwe assies en armpies by die voorste remme, spesiale boutjies vir die een briedrom, drukpenne vir die voorste remme, assie vir die petrolmeter (koper), assies vir die handpetrol en vonkmeganismes, asook verslete assies gemasjieneer tot 'n grote waar ek met 'n dikker bussie weer die ding kon laat werk.

Met die aankoop van die Model 40 in middel 1978 is al my verwagtings om die "A" teen die einde van 1978 klaar te kry, daarmee heen. Vir die res van 1978 doen ek dan ook niks verder aan die "A" nie.

'n Goeie vriend uit skooldae, ou Japie Haakman (hy bly deesdae in Uitenhage) vertel my van 'n wrak op een van sy skoonpa se plase naby Lady Grey. Ek reël my Desember vakansie in die Kaap sodat ek met die terugkom 'n naweek op die plaas sal wees om na die fonds te gaan kyk. Al wat ou Jaap weet is dat dit 'n Ford is en volgens sy verduidelikings 'n T" of 'n "A". Op pad na Lady Grey gaan ek en Japie eers by ene Mnr. Manthe op Queenstown aan. Natie en Mariaan (Jaap se vrou) ry alleen verder nadat hulle moedeloos gewag is want hierdie Mnr. Manthe het skure vol ou karre (seker omtrent 20) en pakhuse vol onderdele en ek wil na alles kyk. Hierdie ou wil niks verruil of verkoop nie, maar ek los in elk geval my adres indien hy tot ander insigte kom.

Francois Bezuidenhout (Mariaan se broer) boer op die plaas waar die wrak lê. Dis 'n bergplaas en ek moes die Chrysler op die ander plaas los en met die bakkie is ons soontoe. Dis toe 'n "A", 1928 of 1929, baie onvolledig, maar wat wel daar is is in 'n goeie toestand. Ek besluit om uitmekaar te haal en soveel as moontlik in die Chrysler se katebak te laai. Met Francois en Japie se hulp kry ek alles bymekaar (die bakwerk was bv. op 'n ander deel van die plaas) en ook uitmekaar. Natie neem hierdie paar foto's van die gewerfskaf.



Vroeg Maandagoggend 1 Januarie 1979 laai ons alles in die bakkie en sit af na die ander plaas waar die Chrysler staan. Tot almal se verbasing (myne ook) kry ek die hele bakkievrug in die Chrysler. Van die tasse moes na die agtersitplek skuif en die kar lê plat op sy vere. Nog 'n foto of twee van hierdie geskiedkundige oomblik.



Terug in Pretoria besluit ek dat 1 Maart 1979 die dag sal wees wanneer ek weer die "A" in alle erns sal pak. Met al die onderdele uit Lady Grey kon ek amper 'n tweede Model A begin en hoe meer ek daaraan dink hoe meer hou ek van die gedagte.

Op Fochville ontdek ek twee ou 19" rims (ek meen dis van 'n Peugeot) met twee baie goeie buitebande daarop, 5.00 x 19 net reg vir die "A". 'n Goeie fonds hierdie want dis die oorspronklike diamantpatroon Goodyear bande wat destyds vir die "A" gebruik is. Behalwe vir hierdie toevoeging beleef ek 'n insinking met die restourasieproses, in skrilte teenstelling van my voorneme aan die begin van die jaar!



1979 en 1980 was maer jare vir die Model A. Teen die middel van 1979 bou ek twee garages by, sit hope staalrakke in en sorteer al my ekstra onderdele netjies daarop. Al my entoesiasme is weg! Ek peuter hier aan die "A", dan weer aan die "40" maar maak omtrent geen vordering nie.

Ek reageer op 'n advertensie in "Car" aan die begin van 1980 en ontmoet vir Berto Lombard. 'n Maatskaplike werker, dié ou, en tog stel hy belang in ou karre. Hy besit ook 'n 1935 Ford Model 48. Ek verkoop 'n klompie onderdele aan hom en maak afskrifte van sy literatuur wat op my motors betrekking het. Deur hom ontmoet ek Sakkie van der Watt ~ Ford kenner hierdie ~ wat sê hy sal na my karre kom kyk en moontlik onderdele ruil maar doen dit nooit.

Berto kry vir my twee nuwe buite ~ en binnebande vanaf Zimbabwe teen R40 stuk (einde November 1980). By Dunlop se stoor in Pretoria kom ek per toeval 'n week later op nog een af, kry dit verniet by die tegniese bestuurder omdat hy nie 'n eis op 'n band van die Chrysler kon honoreer nie. Ek het nou vyf goeie bande en kry weer lus vir die dinge, sien 'n advertensie by 'n grafsteenmaker vir "sandblasting" en besluit om die wielie van die "A" te laat blaas as proef. Ek is aangenaam verras. Die goed het pragtig skoon gekom, dis die begin van 1981 ek ek pak dinge in alle erns aan en geniet dit weer.

Soos die jaar vorder kom die "A" ook nader aan voltooiing. Japie help heelwat wanneer hy vanaf Namibia op kursus in Pretoria is. Teen die middel van 1981 word 'n langverwagte bestelling van Karel Retter uitgevoer. Hierdie ou Duitser het 'n plaatmetaalwerkswinkel in Hercules en maak so tussen produksiewerk deur veteraanmotorbakpanele. Hy maak vir my nuwe bakstroke wat weerskante van die enjinkap monteer en waar die knippe van die enjinkap aan vashaak. Perfekte replikas hierdie ~ die $\pm$ 18 maande wag was beslis die moeite werd. Dis ook hy wat 'n paar jaar tevore vir my die "splash aprons" gemaak het.

Ek sien 'n paar ou karre in 9^e laan by 'n huis staan o.a. 'n Model "A" bakkie. Op navraag ontmoet ek Rynier Lens ~ heel hulpvaardig ou nadat hy hoor ek wil nie sy karre koop nie. Hy praat van heelwat onderdele waarmee hy my kan help en beloof om na my karre te kom kyk. 'n Ou wat ek weer in 1982 sal gaan opsoek vir 21" wiele, ligte ens.

Berto stel my aan 'n werktuigkundige van die "T", "A" en "V8" era voor ~ ene Mnr. Hoffman ~ en na baie pamperlang laat hy ons toe om Saterdag 18 Desember sy motorhuis deur te gaan vir onderdele. Wat ons hier vind het ons stoutste verwagtings oortref. Toe ek sien hoeveel "A" onderdele daar is vergeet ek van iets vir die Model 40. Van die meer gesogte Model A onderdele is twee "Powerhouse generators", 'n "Square starter switch" en twee Sedan deurhandvatsels. Verder kry ons heelwat "Ford" gereedskap en moersleutels.



Die Saterdagmiddag was net te kort en ons reel 'n afspraak om weer te kom. Die ou oom het nog enjinblokke (3) 'n ratkas, dryfas ens. Vir 'n "A" wat ek met die volgende geleentheid sal koop waarna ek definitief genoeg meganiese dele sal hê vir 'n tweede Model A. Die prys was ook nie te hoog nie want vir 'n bietjie meer as R100 is ons met 'n wvrag onderdele daar weg.

Die jaar 1982 het begin en hier is 'n paar foto's van die bakkie.





Een oggend in April 1982 stop ek by Circle Service Station in Boomstraat om petrol in te gooi. Dis al 'n ou vulstasie en ek het al baie daaraan gedink of die eienaar nie miskien êrens in 'n stoor ou onderdele het nie. Daardie oggend sien ek by die ghriesput teen die muur 'n "Pegasus" advertensiebord (die naam vir hedendaagse Mobil petrol). Net die ding vir my ou kar motorhuis om die mure so bietjie op te helder en ook gepas want Pegasus petrol is laas in 1951 onder dié naam verkoop. Die eienaar is Cassie Grobler (omtrent my ouderdom) wat pas die vulstasie gekoop het. Hy gee my die advertensiebord en ook twee 1 gelling glashouers wat in toentertyd se petrolpompe gebruik is. Hy vertel my dat daar wel 'n stoor ou onderdele is en Woensdag 5 Mei 1982 spandeer ek die hele namiddag om die stoor deur te gaan. Ek kry heelwat baie skaars onderdele vir die "A" sowel as die Model 40 en laat ook Berto in my fonds deel. Teen 'n baie redelike prys van R40 koop ek hier "Kingpins" en remskoene (egte Ford), enjinpakstukke, vergasserpakstukke, gloeilampies, ringe, laers, spesiale gereedskap vir die ou karre en nog 'n menigte klein onderdele.

Japie is in April 1982 weer hier vir 'n kursus en met sy hulp maak ek die laaibak klaar en monteer dit.

Harry Bergsma reël vir die buig van plate wat op die vloer van die laaibak pas. Hy weet ook van 'n topgehalte skrynwerker in Johannesburg wat vir my die vloerplanke van die laaibak maak uit soliede Mahonie. Hierdie werk is van so 'n puik gehalte dat mens eerder 'n rak vir die sitkamer daarvan wil maak as om in 'n bakkie te gebruik.

Vir die res van 1982 het ek net die houtvloer van die laaibak ingesit en die bedrading finaal met die oorspronklike soort draad van daadie tyd voltooi.

In die tweede helfte van 1977 vertrek Guido Timmermans vir verdere studie na die V.S.A. en verseker my dat as hy 'n kans het sal hy vir my soek vir onderdele. Ek gee hom fotostate van 'n Model A spoedmeter en verkoelerdop met 'n "Quail" of "Monometer" daarop en ook adresse waar hy dit kan koop. Vier jaar plus gaan verby en Guido daag op! – sonder enigeiets. Doef! Hy vertel dat my adresse heeltemal verouderd is, soveel so dat by 'n adres in Pittsburgh, Pennsylvania moes hy verneem dat die eienaar al sewe jaar gelede oorlede is! Ek voel baie teleurgesteld, eintlik net oor die spoedmeter want sedert Guido se vertrek het die "Flying Quail" darem sy opwagting gemaak. Intussen het ek ook meer op datum inligting en adresse uit die V.S.A. gekry. "Hemmings Motor News", April 1982 ('n advertensiepublikasie vir ou en spesiale motors) het 'n adres en prys vir 'n herboude spoedmeter in. Guido se vriendin in Chicago sal dit bestel en Desember 1982 saambring wanneer sy hom kom besoek. Vrydag 17 Desember 1982 kom hulle dit by my aflewer met 'n Desember uitgawe van Hemmings daarby. Ek was lanklaas so bly – kon die klein Yank opvreet vir hierdie groot guns wat sy my bewys het! Dis dan ook die laaste uitstaande onderdeel en so na elf jaar sluit ek my soektog na Model "A" onderdeel af en hoop om in 1983 die "A" te voltooi. Ek dink ek het al 'n paar maal so 'n sinsnede gebruik?!



Tussen 1983 en 1989 gaan die "A" in 'n diepe slaap en vergaar 'n dik laag stof. Die vernaamste redes hiervoor is die aankoop van die 1934 Model 40 in Julie 1978, wat my vir die volgende tien jaar goed besig sou hou, en 'n nuwe belangstelling in antieke petrolpompe en porselein advertensieborde sedert ek die "Pegasus" bord en pompplase by ou Cassie Grobler gekry het. Hierdie items moet in die garage waar die gerestoureerde Model A en Model 40 gaan staan aangebring word om die regte atmosfeer te skep.

Nou so 'n een en ander van hoe ek die eerste borde asook die petrolpomp gekry het. Gedurende 'n naweek in die laeveld sien ek 'n "Mobilgas" porseleinbord ongeveer 15 meter hoog teen 'n muur van 'n "General Dealer" op Acornhoek.

My swaer Connie van Wyk se pa boer in die omgewing en hy belowe dat hulle werk sal maak om die ding in die hande te kry. Op 'n naweek in Augustus daag Connie op met die bord. Ek is aangenaam verras met die toestand daarvan ~ net so hier en daar 'n stukkie emalje af. Die "Pegasus" teken is heelwat meer gehawend aangesien dit heelwat ouer is maar in geheel skep dit nog 'n goeie indruk. Die formaat en grootte van albei tekens is dieselfde en ek monteer hulle langs mekaar aangesien "Pegasus" en "Mobilgas" die aanvanklike name van die hedendaagse Mobil petrol is.





Berto ken iemand by 'n petrolmaatskappy en die ou sal glo vir my 'n pomp kan kry. Die pomp kom dan ook te voorskyn in November 1982, maar aangesien dit 'n volledige een is met glase en al besluit Berto om dit self te hou ~ Doeff!? Berto belowe die ou soek vir nog een maar ek wonder hoe hard soek die ou en hoe meer ek wonder hoe meer twyfel ek.

In Desember gaan ons vir 'n week vir Japie Haakman in Grootfontein kuier. Ek verken die plekkie van hoek tot kant maar kry geen pomp nie. Die derde porslelembord doem voor my op gedurende hierdie tog deur Grootfontein, 'n Advertensie van "Dunlop" bande in Duits, omtrent net so gehawend en oud soos die "Pegasus" een. (Grootfontein Munisipaliteit het die agterkant van hierdie bord al op 'n stadium as padteken gebruik met die woorde : DRIVE SLOWLY ~ LANGSAM FAHREN ~ RY STADIG).

Maandag 27 Desember ry ons twee families met Jaap se Kombi Rundu toe. Met die inry in Rundu sien Jaap twee ou pompe op 'n erf van 'n vervoerbesigheid tussen die gras lê. Nou ja, nodeloos om te sê was ek en Japie die grootste gedeelte van die dag besig om die goed uitmekaar te haal, in die Kombi te laai wat ons kon, en vir die res stoorplek te kry totdat vervoer gereël kon word. Die twee pompe is omtrent 90% volledig, glase natuurlik stukkend, en so tussen die twee lyk dit of mens een so volledig sal kan regmaak dat dit nie net vir uitstal sal wees nie maar dat die ding ook perfek sal werk.





Tussen 1990 en 1996 het ek meer aan die Model 40 gepeuter as aan die "A". Ek het in hierdie tyd alles wat nie tot die 1934 model hoort nie met die regtes vervang, meestal verkry by die "Piston Ring" se "swap meets". Die "A" moes maar tevrede wees met net so hier en daar 'n byvoeging. 1996 was ek ook meer olik as gesond en het min in die garage gekom.

Januarie 1997 en alweer word die "A" vir die volgende vier jaar eenkant toe gestoot. Ek lees 'n artikel in die "Piston Ring" klub se maandblad oor "Hershey" ~ 'n vier dae byeenkoms elke jaar begin Oktober te Hershey, Pensylwania, V.S.A. van letterlik duisende ou motors, vlooiemarkstalletjies en spogkaruitstallings! Met die aanbreek van Oktober 1997 bevind ek en Carl ons op Hershey, koop nuwe "A" bakpanele, nog meganiese onderdele en 'n klaargemaakte seil dak. Die eintlike item wat die "A" se vordering totaal breek is 'n 1966 Mustang Convertible teen \$ 2 500,00. Volledig maar baie gehawend. Alles arriveer Januarie 1998 in Pretoria en tot middel 2000 word die Mustang eers klaargemaak.

Nou weer terug by die "A". Die eerste wat nou gemonteer moet word is die voor en agtermodderskerms en trappe ("runningboards"). Die voormodderskerms se herstel reël Japie met 'n paneelklopper in Centurion wat die goed netjies regmaak en finaal verf ~ lyk soos nuwes! Die trappe en agtermodderskerms is nuwes uit die V.S.A. Alles pas netjies behalwe die agtermodderskerms. Die gate met die laaibak kom glad nie ooreen nie ~ laaibak is omtrent 30mm te hoog. Nou af met die laaibak, dié pas op 'n subraam en op sy beurt op die onderstel. Af met die subraam om by die monteerblokke (hout) uit te kom. Ek is nou weer aan die afbreek en dit frustreer, partykeer los ek alles vir lang tye, veral gedurende die wintermaande. Uiteindelik kom ek reg, skroef die subraam weer vas maar sit nog nie die laaibak weer terug nie en siedaar dis einde 2002.





By Stefan Stander kry ek voorbeelde van die dakraam waaroor die seil moet span, maak een, restoureer die neusgedeelte se bakpanele en monteer dit. Laaste twee bakpanele is die deure en hulle kom so begin 2004 aan die beurt. Wat 'n fiasko, die goed pas glad nie, die openinge is te klein, en al wat ek nou kan doen is om die stuurkajuit wat ek al in 1977 aanmekaar gesit het weer uitmekaar te haal en begin fout soek. Plaas dat ek destyds al die deure voorlopig gepas het. Nou na 27 jaar is die "A" omtrent weer net raam en wiele behalwe darem vir die neus gedeelte waar alles perfek pas.

Ek wil nie sommer nuwe gate boor en die panele terugskuif nie, maar waar is die fout? Ek meet en pas vir letterlik meer as 'n jaar en uiteindelik gaan 'n lig op. Van die hegstukke was gebreek en later gesweis wat die hoeke versteur het. 'n Klein afwyking onder op die raam maak 'n groot verskil aan die opening bo. Nuwe hegstukke en baie akkurate meet en ek bou al weer, hang die deure op en daar pas alles. Desember 2005 is om die draai en ek wil klaarmaak. Hierdie keer gaan ek eerste helfte van Desember vakansie hou en die tweede helfte die "A" voltooi. Doef! Ek hou net vakansie!

Aan die begin van Mei 2006 stop ek op pad terug van 'n kort vakansie by 'n padstal op Kelmoes. Natie koop maar ek kyk vir 'n moontlike porseleinbord by 'n garage langsaan. Sowaar agter in die erf kry ek 'n masiewe "Mobil" bord oorgeverf met "Engen" daarop. 'n Baie vriendelike eienaar skenk dit aan my. Gelukkig kon ek die ding bo-op die sleepwa vasmaak en ongelukkig vir die "A" se vordering het ek vyf Saterdag spandeer om die verf af te kry, te poleer en langs die "Pegasus" en "Mobilgas" borde monteer.

Dis lente 2006 en vol moet monteer ek die laaibak terug. Die ding wil glad nie pas nie! In plaas van 'n spasie tussen die laaibak en kajuit is daar niks. Die twee panele skuur teen mekaar. Ek weet alles moet nou weer af en dit lê soos 'n berg voor my. Vir die volgende twee jaar probeer ek alles om dit nie te doen nie maar niks werk nie. Desember 2008 begin ek uitmekaar haal. Die kar alweer boud en blad. Eers die laaibak terug, dan die kajuit stukkie vir stukkie. Die storie neem maar as 'n jaar maar uiteindelik is alles nommer pas.

Einde 2009 verf ek die bakkie finaal. Die resultaat is 'n pragtige hoë glans. Die volgende dag is die verf nogsteeds nat ~ doef! 'n Week later, geen verbetering, 'n maand later nog dieselfde. Terug verhandelara toe. Met my geluk het hulle die verkeerde verf vir die verdunner verskaf. Hulle fout.

Dit neem letterlik 'n jaar om die taal verf met verdunner af te was, maar teen einde 2010 is die verfproses herhaal en alles eindig goed. Begin 2011 kom die laaste onderdeel (voorrui, seildak, ligte en toeter) in plek en siedaar 1 Feb 2011 het Carl die fotos kom neem.

N.S. Miskien het ek die indruk geskep dat my lewe hierdeur oorheers is, intendeel gemiddeld het ek 'n dag of minder per maand aan die "A" spandeer vir 'n totaal van ongeveer 8 maande oor 40 jaar. "A celebrated or notorious happening or sequence of events" volgens die Oxford Dictionary vir "Affair"!





UPCOMING EVENTS

Second Sunday's, 8 November event..... **JAPANESE DAY** - all members are welcome to bring their vehicles, picnic baskets, braaivleis and enjoy the camaradery of members.

Die POMK se **Hoot &**
maak 'n draai vir 'n "tjorts"!

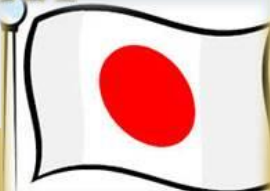


Toot sal oop wees ... Kom



CLASSIC JAPANESE CAR and BIKE DAY

8TH November 2020
10h00 till 14h00



Classic Japanese Cars and Bikes

Model cars by Mini Auto Pretoria

@
POMC Club House
c/o Keuning street and Fred Davey avenue, Silverton

Food and drinks for sale

Braai facilities and Picnic area available

Proceedings of the day will be donated to Sonitus School



Info:
Christo Ferreira 082 779 5703
christo@blpta.co.za
Frik 082 444 2954

Frik fotos





YEAREND 2020

5 DECEMBER
12:00 FOR 12:30
@
POMC CLUBHOUSE

Cost R160,- per person
Book before 25 November
with Craig 082 439 5902
craig.cars@hotmail.com

Account info
Pretoria Old Motor Club
Nedbank Gezina 160345
Acc 1603 055096
Reference: Name and surname
E-mail proof of payment to
frikkr@gmail.com

Frik



ENVIRO CHAINSAWS

www.envirochainsaws.co.za

Tel No 012 653 2479
 Fax No: 012 653 4352
 VSP Complex Unit 8 & 9
 Cnr Theuns & Tobie Rd
 Hennopspark
 Centurion



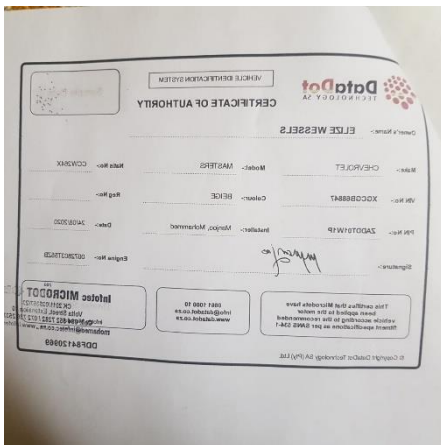




FOR SALE & WANTED

The following cars, parts, odds and ends etc. are listed in our montly magazine. The purpose of this page is for the advertisement of items by private individuals and not for businesses/dealers. If you are interested in something, please contact the person directly. The POMC do not take any responsibility of sale/wanted goods.

FOR SALE



1937 Chevrolet Sedan te koop - R250,000.00. Prys onderhandelbaar. Hy is op die pad, moet net geregistreer word. Papiere is alles reg. Heeltemal oor gedoen en 100% in lopende toestand. Kontak **Liezl Wahl 0718797230**



FOR SALE



Available a 1915 Hupmobile Series N chassis (119") with front axle, diff and springs.

Contact **Retief** at **083 2689057** for more information.



FOR SALE



1973 VW Kewer. Kontak **Petro Reinders 076 079 9374.**

TE KOOP



Motor is rybaar en papier werk is op datum. Kontak **Gert Botes: 062 647 0182 of 072 9917048**



FOR SALE

Air duct and wing of Graham Hill Lola after his accident on Kyalami

Article on Graham Hill's crash



Original program signed by most of the drivers

Man Cave items for sale



Contact **Miemie Mitana 079 395 5339**



SAVVA Technical Tip 159 – Striping paint

Recently I walked in on a friend who was trying to do the impossible (for an amateur that is) and that was to paint a stripe down the waist line of his car but making a total mess of the task. It's difficult, but not impossible for an amateur. Of course, one can always use the plastic "ready to use" striping tape available from the spares shops. It looks good, but a bit ugly on an elderly car or bike.

Firstly, he was using Duco which is great if you are an expert, however, if you are an amateur rather use enamel. Should you mess up you can always wipe it off and start again. Just remember, don't spray duco over enamel, they don't like each other.

Secondly, he was using standard masking tape which is far too thick and crinkly. The result will be rather messy. Use proper striping masking tape as made by 3M which is thin and flat. It may be difficult to find but it's usually available from the professional car paint shops.

Thirdly, he was using domestic paint which won't give the coverage required. The modern lead-free paint is too watery. The best paint to use is model or sign writing paint. I don't know where to get sign writing paint but the modeling enamel is available from the better model shops and comes in cute little 14ml tins. In the picture are some tins of model paint I've collected over the years, some of which I've had for over 10 years and they are still usable. Another advantage of the model paint is that there is a large variety of colours available and the density of the paint is excellent. In most cases one coat does the job. Being enamel, if you mess up it can be wiped off with turps and start again.



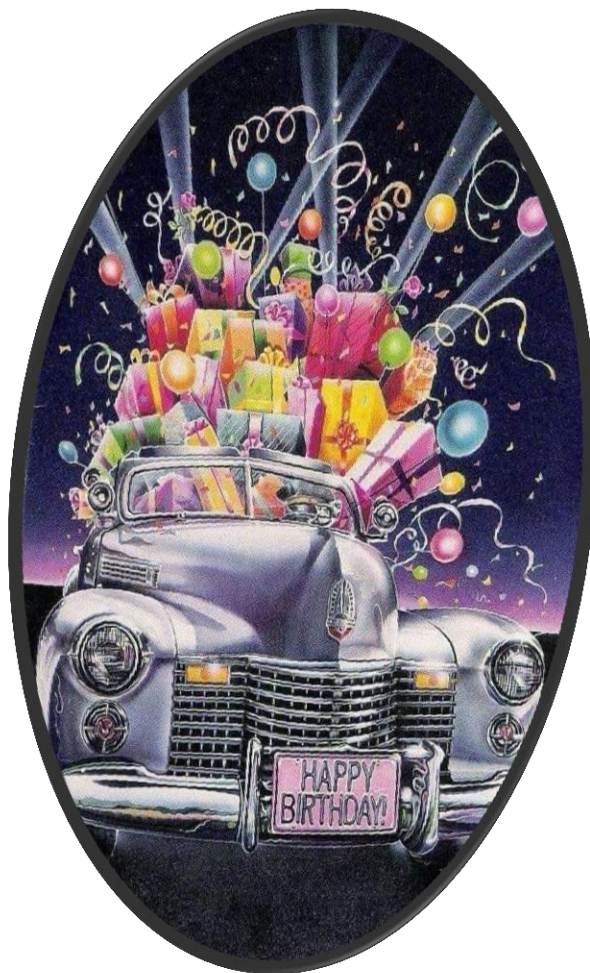


Verjaarsdae/Birthdays

On behalf of all the POMC members, we would like to wish the following people a happy birthday. May this year bring with it all the success and fulfillment your heart desires.

(Indien u naam nie hier verskyn nie kontak Taco dat databasis bygewerk kan word.)

2 November	Barry Groenewald
5 November	Davida Pretorius
7 November	Stuart Johnston
10 November	Winnie Tromp
11 November	Hans Greyling
15 November	Ivan Barnard
16 November	Gordon Bouwer
17 November	Morne de Blanche
18 November	Charlie Crawford
23 November	Cedric Searl
23 November	Rosanne Blackbeard
23 November	Dirk Engelbrecht
25 November	Leo Middelberg
25 November	Tom Linley
30 November	Hettie Bornman



Lief en leed: Baie sterkte aan alle lede wat deur moeilike tye gaan.
Lede wat ons bewus is van -

Christo Ferreira	* wat gebrand het, herstel goed na veloorplantings.
Frik Kraamwinkel	* voel beter na 'n hart prosedure.
Leonie Kraamwinkel	* In hospitaal na 'n skouer operasie.
Steffan & Alta Stander	* Beterskap met die herstel proses.
Natie du Plessis	* Sterk staan met jou gesondheid.
Taco Kamstra	* Het sy linkerduim se ligamente geskeur asook sy heup.
Carin Etsebeth	* Ons innige meegevoel met die skielike afsterwe van jou broer.



REGALIA

A great opportunity to buy POMC gifts! You can order your Regalia with **Hendrik Byleveld 079 912 4145**



POMC – Lap embroid badge:
Groot – R30, Klein – R20



CIP – Lap Embroid badge:
Groot – R30, Klein – R20



POMC – Motor wapen
R90



POMC – Hout sleutelring
R25



POMC: Staal sleutelring
R25



POMC – Horlosie
R250



POMC – Swart pet
R100



POMC: Swart Beanie
R80



POMC – Geel koffiebeker
R30



POMC – Swart & Geel Lounge
R200



POMC: Wit Lounge
R200



POMC – Swart Lounge
R200



POMC – Swart Serp
R40



POMC – Voorskoot
R150



CIP – Assorted
Volwasse: R120 Kinders: R80



MEMBERSHIP FEES:

Although the 2020 year were challenging for the club, not being able to present the "CARS IN THE PARK", and numerous club events, the clubs' financials is still stable.

MEMBERSHIP ANNUAL FEE IS NOW PAYABLE - SEPTEMBER 2020 - AUGUSTUS 2021.

You can deposit your membership fees into the POMC bank account:

Account name: POMC

Bank: Nedbank

Acc no: 1603 0550 96

Reference: Name and Surname

Thank you for the members that already paid their membership fees. It is important for members to pay their yearly subscription fee as according to the SAVVA regulations, - only paid-up members are allowed to participate in Club events.

IF IN DOUBT CONTACT-Taco Kamstra: 082 779 8800
tacokamstra@gmail.com

Membership Dues – Ledegelde Ordinary Member:	R440 (most of us)	Student / Scholar:	R150
Country Member	R220		
Half Year: Ordinary member	R220	Country Member:	R110
Entry Fee:	R180		

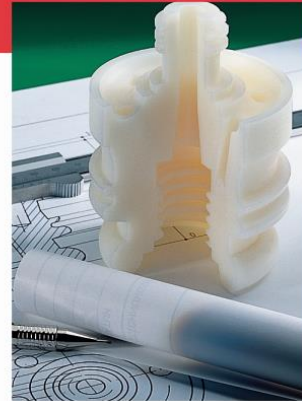
Any new Student or Scholar member need not pay the Entry Fee.

Any new Ordinary or Country member needs to add the Entry Fee to the initial payment.

Annual subscription is from 01 September to 31 August.



**Competitive Pricing | Largest Product Offering
Daily Delivery | Cutting Service | 23 Branches**



MAIZEY'S SUPPLIER OF THE FOLLOWING PRODUCT RANGES:

Signage Materials & Substrates

Large Format Digital Print Media

POP Solutions - Banner Stands/Frames

Aluminium Sign Systems

LED's for Signage & Displays

Engineering and Industrial Plastics

Rod / Sheet / Tube / Machined Parts



086 1100 420



nat.sales@maizey.co.za



www.maizey.co.za

