a-hoo-ah!

POMC NEWSLETTER **MARCH 2024**

a-hoo-ah!

MARCH 2024

POMC INFORMATION

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

POMC members meeting, and braai are held at the POMC Clubhouse on **6 March 2024**. For the rest of the year meetings are held on the 1st Wednesday evening of each month.

Club meetings: 19:00 for 19:30
TIME CHANGES FROM OCT 2023

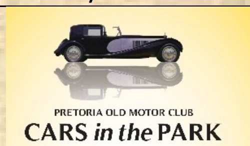
Front page: Rolls-Royce Silver Shadow *– 1976 model*
Owner: Lucas Potgieter
Photographer: Daantjie Badenhorst

MARCH 2024 WEDNESDAY MEETING:
6 MARCH 2024

MEMBERSHIP ANNUAL FEE
SEPTEMBER – AUGUST
POMC bank account:
Account name: POMC
Bank: Nedbank
Acc no: 1603 0550 96
Reference: Name and Surname

SAVVA regulations, - only paid-up members are allowed to participate in Club events.
Entry fee: R200.00
Member fee: R450.00
Country member fee: R225.00
Students: R160.00

WEDNESDAY MEETINGS, 2nd SUNDAYS & OTHER: 2024

Woensdagaande	2e Sondag	Ander
10 January	14 January Bonnets-up	
7 February	11 February Bonnets-up	
6 March	10 March American Classic Day & Mini Auto Pretoria	
3 April	14 April Vintage & Veteran Day, Car & Bike Day	
1 May		26 May Cars and bikes @ Loftus park
5 Junie	9 June British Classic Day & Mini Auto Pretoria	29 Junie Mampoer Regularity Rally
3 July	14 July European Classic Day, Car & Bike day	
7 Aug	 **4 Augustus 2024**	**4 Augustus** CARS IN THE PARK 07-11 August Magnum Regularity Rally
4 September	8 September – Cars at the club	
2 October	13 October Spring day Festival	
6 November – AGM *to confirm*	10 November Japanese Classic & Bike Day	2 November Summer Regularity Rally
4 December	8 December Cars & Bikes @ the Club	

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

a-hoo-ah!

MARCH 2024

FROM THE DRIVER'S SEAT

- **Neil Stander**

Good news is we have tied down the dates for the training rally. It will be the weekend of the 4^{th} or 5^{th} May 2024. We will send out the official notification as soon as the date is confirmed and look forward to all experienced and novice rallyists to come along and learn the required skills to enjoy the sport of rallying with us.

The Pre DJ rally was a huge success with an entry of around 50 bikes and cars. The POMC was represented by team Gideon and Thelma, and team Neil and Amanda. The rally was about 150 km and a wonderful route was set on roads that were in a relatively good condition for rallying. Seeing many of the DJ bikes all getting a run before the DJ always stays a sight to enjoy. Kobus and the Fun run team is organising a run for the 16^{th} March that will take us on a visit to Jakes, Wat Swaai Jy and ending at the finish of the DJ. I urge those that have never watched 100 plus pre 1936 DJ motorcycles arrive back after a gruelling 2 days of rallying to join the run. It really is an amazing experience.

The committee would like to welcome Mike Nienaber who has made himself available to assist us on the committee. Many thanks Mike and we look forward to your contribution to the POMC committee.

10^{th} of March is one of our big 2^{nd} Sunday events on our calendar with the American Classic Car and Bike day. Please join us is once again making this a huge success.

The committee looks forward to seeing everyone at the monthly meeting on the 6^{th} March. Please join us and share your motoring experiences.

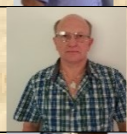
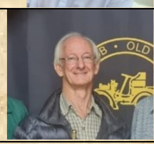
A-HOO-AH!
Neil

a-hoo-ah!

MARCH 2024

CLUB MATTERS

POMK KOMITEE 2024 POMC COMMITTEE

Voorsitter	Neil Stander	082 780 5333	neil@stander-za.com	
Ondervoorsitter	Sakkie Fischer	082 551 5305	fischer@vodamail.co.za	
Sekretaris	Barry Groenewald	084 414 6144	Groenbj@unisa.ac.za	
Treasurer:	Taco Kamstra	082 770 8800	tacokamstra@gmail.com	
Cars in the Park and Events Coordinator:	Frik Kraamwinkel	082 444 2954	frikkr@gmail.com	
Additional Members:	Johann Leiding	076 476 2252	Johann.leiding@gmail.com	
	Danie Ferns	082 886 7935	Dferns33@gmail.com	
	Christo Ferreira Mike Nienaber	082 779 5703	christo@blpta.co.za	

March 2024 Presentation:

Emil Kuschke deel sy ervaring met die
Rond om Talie toer vanaf George na Kaapstad.

Allex Duffey en Christo Ferreira deel die
hertelwerk proses van Alex se Buick.

a-hoo-ah!

MARCH 2024

CLUB MATTERS

February 2024 presentation

What an enjoyable evening with Hennie de Klerk en Juan Mohr van die Treasure One Dakar span .

Thank you guys for sharing you story!

Wenner van Februarie 2024 se lood kaartjies

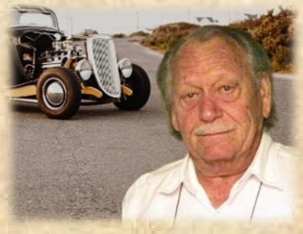
Frik Kraamwinkel -

Raffle kaartjies word met elke maand vergadering teen R10 verkoop.
Ondersteun asseblief.
hierdie inisiatief. Dankie aan **Midas Elarduspark** wat die raffle geskenke borg.
Indien enige lid 'n Raffle prys wil skenk vir die trekking, kontak vir Barry Groenewald – 084 414 6144

Wel en Wee:

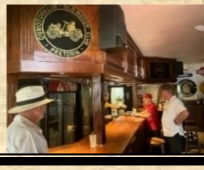
'n Paar van ons lede, wat ons van bewus is het die laaste maand swaar getrek met hartseer en onsekerheid. Ons dink spesiaal aan die volgende lede wat ons van weet.

Taco en Jurjen met die afsterwe van hul moeder.
Alta Stander sukkel met haar enkel se gesond word
Lou Bornman herstel tuis na hospitalisasie
Nanette Wintershoven herstel na 'n terugslag



Bill van der Westhuizen is oorlede in Februarie '24

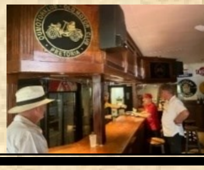
UPCOMING MONTH EVENTS

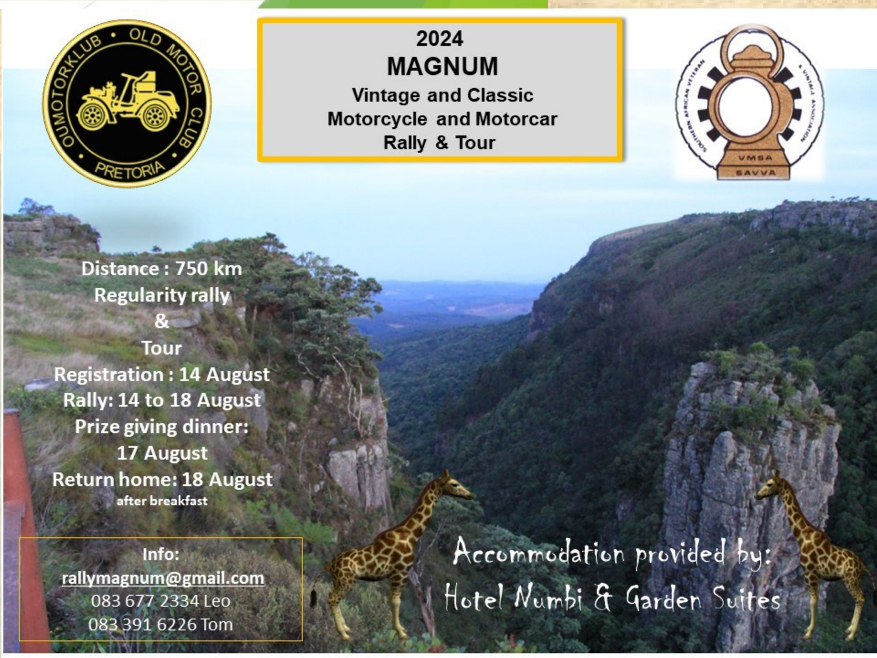


a-hoo-ah!

MARCH 2024

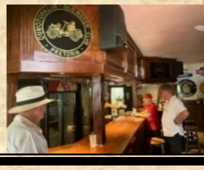
UPCOMING MONTH EVENTS





UPCOMING MONTH EVENTS

UPCOMING MONTH EVENTS



2028 MODEL A CENTENARY

100 years

of the Ford Model A in South Africa.

The POMC is proud to offer the SAVVA endorsed event to celebrate this major milestone in the South African motoring history.

All vintage and veteran car owners are invited to participate in this memorable event. Diarise this special occasion in 2028 celebrating the 100th anniversary of the wonderful Model A Ford

Contact: modela100@pomc.co.za

a-hoo-ah!

MARCH 2024

MONTH EVENTS

.

POMC Cars at the Club 2024

BY - Daantjie Badenhorst

On Sunday the 11th of February 2024 the Pretoria Old Motor Club held its Cars at the Club event at its premises in Silverton and cars from all over the world were on display.

One of the most popular cars among enthusiasts in the 1970's was the Mazda RX 2, which was introduced to South Africa in 1972. The first of two fuel crises of the 1970's broke out towards the end of 1973, but despite its heavy fuel consumption it remained popular especially because of its success in motor racing. However, there are only a handful that are still in an original condition because most have been neglected or modified or became victims of rust. Therefore, it was a surprise to see an original version. Stephan van den Berg has owned his immaculate 1972 RX 2 Coupé since 2000 and he is the second owner. A rare feature fitted to his car is a vinyl roof, otherwise the car is completely standard.

Another car that has achieved remarkable success in South African motor racing was the Opel Kadett GSi, first introduced in 1985. The engine capacity was incteased from 1,8 to two litres in 1987, and two years later, a 16 Valve version was added to the range. The ultimate Kadett followed in 1990, and the Delta Motor Corporation, who manufactured and distributed Opels at the time, developed a car that would fight the BMW 325i S on the racetracks. The official designation of this model was the 200 GSi 16 Valve S, but everyone remembers it as the Super Boss. This was an uncompromising racing vehicle that required a lot of skill to drive but it achieved cult status among enthusiasts and an original, unmolested example is worth a fortune today. One Christo Harmse owns such car. His car was manufactured in 1991, and except for aftermarket alloy wheels that do not look too different from the originals, it is in a completely standard condition.

Taco Kamstra has a large car collection and this time he displayed an American legend that was imported to South Africa in small numbers. Taco's Chevrolet Camaro Z/28 was manufactured in 1995, and he has owned it for twelve years. He made several attempts to have its transmission repaired but eventually he did, and the car is currently in perfect running condition

MONTH EVENTS

.

POMC Cars at the Club 2024

BY - Daantjie Badenhorst

In the early 1980's, Mercedes-Benz South Africa decided not to introduce the 190 range to South Africa, even though a small number was imported in 1985. However, as its successor, the C-Class, was about to replace it in international markets, just over a thousand 190's was imported to South Africa. They were available in a 1,8, a two-litre and a 2,3 litre. The latter, only available with the Sportline specification level, was the flagship of the South African range. Hardus Botha has owned his 2,3 Sportline, with a five-speed gearbox, for ten years.

Although the Mercedes-Benz R 107 SL was assembled in South Africa, only the 450 SL was introduced. Therefore, it was a surprise to see another model of this range on display. Gary Bowens bought his 1982 model 280 SL Automatic in March 2020, just before the COVID 19 lockdown was announced. He said that he did not want a V8 because the 280 would be more fuel efficient.

Two popular vehicles that looked perfectly original but have been heavily modified, were on display.

a-hoo-ah!

MARCH 2024

MONTH EVENTS

.

POMC Cars at the Club 2024

Continue ....

The most radical conversion was done to the 1963 Ford Cortina Mark 1 two-door displayed by Harry and Gerda Venter. They fitted an unusual engine to this car; not an Essex V6 engine but a Lexus V8. They say that the engine fitted into the engine compartment quite easily. On the outside, only the Minilite rims are not original, and inside, only an aftermarket steering wheel was fitted.

Lenard Labuschagne's 1975 Datsun 1200 bakkie looks original but a small badge on the radiator grille tells you that there is something unusual under the bonnet. Lenard fitted the twin-carburetor engine of the 1200 GX models to it and he says that its performance and fuel consumption are better than that of the 1400 bakkie. The only other mechanical improvement he made was fitting the front disc brakes. The interior is standard, but he fitted the center console of the 1200 GX with the rev counter that was standard on the GX models.

The rest of the interior is standard, and the strip speedometer it was originally fitted with, is still there.

Two VW Karmann Ghias manufactured in successive years were on display side by side. Sakkie Fischer's 1966 model is mechanically in good condition, and he has had an electronic ignition fitted. However, he admits that lots of cosmetic work is necessary. He intends to have the interior and the exterior repaired; meanwhile he is working on a 1960 model to which he is going to fit a new instrument panel and electric windows.

Doeke Tromp's 1967 model, on the other hand, is in immaculate condition and has been in the club for many years

MONTH EVENTS

.

POMC Cars at the Club 2024

The Rolls-Royce Silver Shadow was named “the best car in the world” by the international motoring press throughout its life, and the model on display was Lucas Potgieter’s 1976 model, which is for hire for matric farewells. He bought it about a year ago and the car had two previous owners.

Volvo returned to the South African market in 1994 after an absence of 18 years and the first model to be introduced, was the 850. Johan Lotter has owned his 850 T5 for 19 years and this car has already done more than 500 000 km.

The Porsche 911 has been a classic since it was first introduced in 1963. The initial models were powered by air-cooled engines but in 1999 the 996 became the first water-cooled model to be introduced. Tinus Steenkamp has owned his 996 Carrera Cabriolet, manufactured in 2000 for two years.

The next event on the POMC calendar will be the American day on Sunday the 10th of March.

a-hoo-ah!

MARCH 2024

MONTH EVENTS

Polisie bystandfonds – 02.03.2024

‘n Uitstalling van die POMK lede se voertuie by die Polisie bystandfonds gronde. Frik Kraamwinkel en Kobus Ebersohn was beoordeelaars vir die kleuters se inkleur kompitisie. Dankie aan almal wat die dag bygewoon het.

MONTH EVENTS

FORD MODEL A OUTING

25 February, Sunday

BY - THEO STANDER

What a wonderful impromptu Sunday drive!
I received a call from Emil Kuschke asking if I'd be up to a get-together with the Model As? Absolutely, I'm in I answered. I'll see who else I can rustle up from my end and he said he'd do the same.
And what a wonderful group of owners and friends and cars turned out for the drive to Kitty Hawk Aerodrome on the eastern outskirts of Pretoria. A gathering of five Model As is certainly no longer a common sight on the roads today, so what a privilege to be part of it. Two 1928s were present, a Phaeton, driven by Theo Stander and a Roadster, brought by Fred Calitz. Steffan Stander brought a 1930 Tudor, whilst Emil Kuschke and Isak van der Wat each drove a 1931 Model A, a Roadster and a Sports Coupe, respectively.
A lovely afternoon was spent with a light lunch and some frothy, and not such frothy, drinks to accompany the good conversation, well received by the friendly staff at Kitty Hawk.
Certainly, a good start to what we hope will be a fairly regular outing for all Model A owners.
Those who couldn't make it, prepare your cars and expect a call for the next drive out!

a-hoo-ah!

MARCH 2024

ARTIKELS

DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Deur - Alex Duffey

'n Tipiese regterhandstuur 1928 Ford Model A Sedan.

Die Model A Ford was sekerlik 'n man se motor in wat die begin van 'n vroulike mark was. Teen alle waarhede van die moderne motormark moes die Model A Ford 'n totale mislukking in sy eerste jaar gewees het. In teenstelling het dit 'n monument vir Henry Ford se intuisie geword. Die Model A Ford was konserwatief in styl, meesterlik ontwerp, ekonomies om te onderhou en betroubaar om aan die gang te hou en het daarom onmiddellik byval gevind by die algemene publiek, wat omring was deur 'n magdom keuses van voertuie.

Daar is meer Model A's verkoop as al die mededingers saam. Dit het beter gevaar as die meeste van hulle, hulle almal uiteindelik oorleef en in die vier kort jare van produksie, 1928 tot 1931, het dit 'n reputasie verwerf wat net so benydenswaardig as dié van Rolls-Royce was.

ARTIKELS

DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....

Terwyl die Model A self byna oornag verskyn het, het die besluit om dit te produseer baie stadig en teen ’n hoë koste gekom. Die wonderwerk is dat die Model A Ford ooit die lig gesien het. Dit is uit noodsaaklikheid gebore – ’n kind van teëspoed. Dit is op Henry Ford, wat nie geestelik daarvoor ingestel was nie, en sy organisasie, wat nie daarvoor fisies gereed was nie, afgedwing. Gelukkig was die verlede, met die vervaardiging van die Model T ’n proloog vir die Model A. Die Model A Ford was die onbedoelde somtotaal van alles wat voorafgegaan het in die Ford Motormaatskappy. Omdat dit as gevolg van agtergrond en kenmerke duidelik ’n Ford was, kon dit nêrens anders suksesvol vervaardig geword het nie. Dit was nie die gevolg van lang voorafbeplanning nie, want die Ford ingenieurs was op daardie stadium nie ingestel op langtermynprojekte nie. Die Model A het egter in minder as ’n jaar tot stand gekom deur die integrasie en kompromie van latente idees deur Edsel Ford, Henry Ford en ’n klein groepie toegewyde ingenieurs, wat almal vertroud was met die manier waarop Ford dinge gedoen het.

Nadat Henry Ford besluit het om die Model A te produseer, het die werk vir die skep daarvan teen ’n snelle tempo voortgegaan, ten spyte dat dit dikwels onderbreek is. Daar was natuurlik ’n groot mate van verwarring in die Ford Motormaatskappy en veral in die Ford Ingenieursafdeling, toe Henry Ford skielik beveel het dat werk begin moes word aan ’n totaal nuwe motor. Die toestand is nie verbeter deur die aanhoudende afdanking van Ford personeel in daardie tyd nie. Daarbenewens het Henry Ford so veel aanstellings, heraanstellings en verdelings van outoriteit binne die maatskappy gemaak dat die vordering met die ontwerp van die motor verder belemmer is. Slegs hy het van dag na dag geweet wat met die nuwe motor bereik is en soms het selfs hy ook nie geweet nie

.

Charles Sorenson, Edsel Ford, Henry Ford, Peter Martin, August Degener en Charles Hartner – die manne wat die Model A Ford tot stand gebring het by die nuwe Model A Ford enjin in 1927.

a-hoo-ah!

MARCH 2024

ARTIKELS

DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....

Alhoewel die motor in die begin nog Henry Ford se idee of sy idiaal was, het hy dit gou aangeneem as sy Model A Ford. Dit was sekerlik nie volledig syne soos die Model T nie, maar na ‘n tyd het hy die Model A goedgekeur sonder om alles te beheer soos hy met die Model T gedoen het nie. Derhalwe was die ontwerp van die Model A ’n kombinasie van sy goedkeuring, sy opdragte, sy verwerpings, sy inwilligings en sy kompromië. Maar ten spyte van al die vertragings, is die Model A Ford met merkwaardige spoed geskep.

So vinnig egter dat baie van die onderdele daarvan direk van die tekenbord na die produksielyn gegaan het.

In die latere stadia van die geboorte van die motor het die uitleg van die fabriek en die vervaardiging van sommige van die spesiale gereedskap vir die maak van onderdele, saam met die maak van die onderdele ontwikkel.

Aangesien die lang tydperk van besluitneming tot die einde van 1926 gestrek het, was daar nie veel tyd in 1927 oor vir uitgebreide eksperimentering, deeglike ontwikkeling of veel toetsing soos gewoonlik gepaard gaan met die geboorte van ’n totaal nuwe en suksesvolle motor nie. Die Model A moes reg wees die eerste keer en dit was.

Die eerste Model A Ford onderstel Oktober 1927

Die eerste Model A Ford kry sy bakwerk.

a-hoo-ah!

MARCH 2024

ARTIKELS

DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....

Die eerste Model A Ford rol van die produksielyn af op 20 Oktober 1927 – 'n Tudor sedan.

Die eerste Model A Ford wat van die produksielyn afgerol het, was op 20 Oktober 1927 toe 'n sandkleurige Ford Tudor met swart dak en modderskerms uitgery is. Henry Ford het nie hierdie eerste Model A Ford bestuur nie, want hy kon nie die ratte baasraak nie. Alhoewel hierdie die heel eerste Model A Ford is wat van die produksielyn af gekom het, het werklike produksie van die motor eers op 2 Desember 1927 begin.

Hierdie nuwe Model A ('n vorige model het hierdie naam in 1903-04 gebruik) is beskou as 'n 1928 model en was beskikbaar in vier standaardkleure. Teen 4 Februarie 1929 is een miljoen Model A Fords verkoop en teen 24 Julie 1929 is twee miljoen verkoop. Die reeks bakwerkstyle het gestrek van die Tudor vir $500 (in grys, groen of swart) tot die "Town Car" met 'n dubbele tussenkap vir $1200.

a-hoo-ah!

MARCH 2024

ARTIKELS

DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....

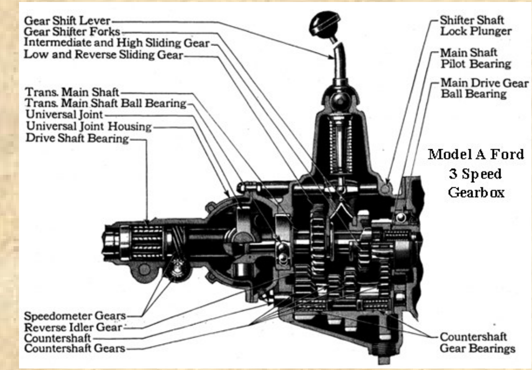
In Maart 1930 was daar reeds drie mijoen Model A's verkoop en daar was toe nege bakstyle beskikbaar. Model A Ford produksie het in Maart 1932 ge-eindig nadat daar reeds 4,858,644 motors in alle bakstyle vervaardig is. Die wye verskeidenheid bakstyle waarin die Model A Ford uitgekom het, het bestaan uit koepees (standaard en De luxe), besigheids koepees, afslaankapmotors, kabriolette, afslaankapsedanne, phaetons (standaard en De luxe),

Die duurste Model A – 'n "Town car" vir $1200.

sport koepees, roadster koepees (standaard en De luxe), Tudor sedanne (standaard en De luxe), "Town cars", Fordors (vyf-venster standaard en drie-venster De luxe), Viktorias, Townsedanne, stasiewaens, taksies, trokke en handelsvoertuie. Die baie rare spesiale koepees is vir die eerste keer in Maart 1928 geproduseer en produksie daarvan het in die middel van 1929 ge-eindig.

Die noodsaak vir 'n nuwe ratkas in enige nuwe Ford motorkar was basies en hierdie saak is deur Edsel Ford bekemtoon maande voor Henry Ford ingestem het tot 'n opvolger vir die Model T.

Die oorskakeling na 'n nuwe soort ratkas was Henry Ford se eerste kompromis vir sy idiale nuwe motor en dit word gestaaf deur 'n medewerker, Charles Sorenson, wat beweer het dat: "Die Model T se planitêre ratkasstelsel was Henry Ford se idee vir sy toekomstige motor". Hy het die skuifratkas 'n krasratkas genoem. Hy het beweer dat sulke ratkaste nie kon hou nie, want die ratte sou bots met die verandering van spoed. Hierdie was 'n paradoksale stelling vir Henry Ford,



Die Model A se nuwe skuifratkas

want op daardie presiese tydstip het hy die Lincoln motor met 'n skuifratkas gebou en dit het baie goed gewerk. In werklikheid was die ratkas wat later in die Model A gebruik is, 'n afgeskaalde weergawe van die Lincoln se ratkas.

Die Model A se bakwerk was elegant en harmonieus en het baie aan dié van die duurder Lincoln laat dink. Hierdie en soveel meer Lincoln kenmerke is in die Model A Ford gebruik dat dit bekend geword het as die "Baba Lincoln".

a-hoo-ah!
MARCH 2024

ARTIKELS

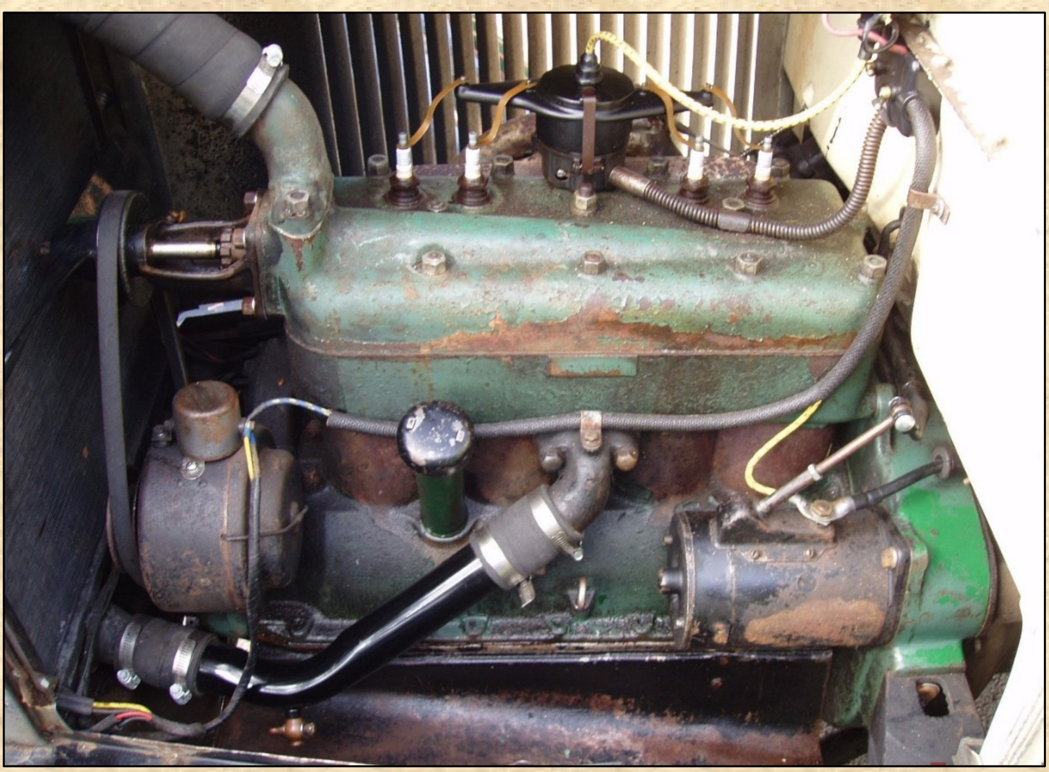
DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....

Die verandering van ratte was maklik en sonder moeite en so ook die stuur, alhoewel ’n bietjie meer presisie beter sou gewees het. Die ry-kwaliteite van die Model A was baie bevredigend – nie meer die tandeknersing van die Model T tyd nie. Die bedekte meganiese vier-wiel remme was ruim gedimensioneer en die remme baie doeltreffend. Tog het die motor nie ’n werklike onafhanklike remstelsel gehad nie. Die voetrem en die handrem is geaktiveer deur dieselfde remmeganisme, wat bestaan het uit ’n gleuf aan die ent van die handrem- en voetremverbindingstang sodat die een kon werk sonder die ander.

Lawrence Sheldrick, aan wie die ontwerp van die Model A enjin laat in 1926 toegewys is, onthou dat “ons die Model T nagevolg het slegs in dié opsig dat dit ’n vier-silinder L-kopenjin van dieselfde algemene tipe moes wees, maar met ’n aantal verbeterings. Spesifikasies het van hier af ontwikkel. Byvoorbeeld, die nuwe krukas was dieselfde lengte as die Model T s’n, maar was sterker gemaak en het groter tappe (journals) gehad”. Hierdie was ook ’n kompromis, want Henry Ford wou nie toelaat dat Edsel Ford en Lawrence Sheldrick die tappe so groot as wat hulle wou maak nie. Henry het gesê: “Nee, ek wil daardie tappe klein hê sodat die krukas buigsaam genoeg sal wees om die laers in die blok te volg”.



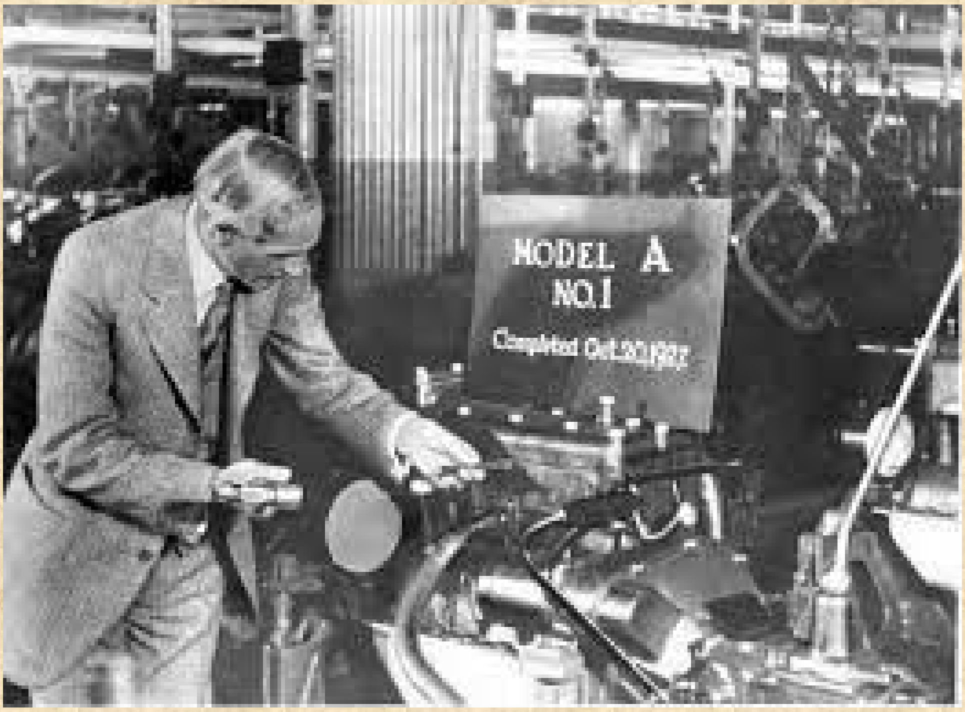
Die kompleet 1928 Model A Ford enjin. Kyk die vroeë Model A ontwikkelaar (generator).

ARTIKELS

DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....



Henry Ford stempel die eerste Model A Ford enjin met 'n "1" op 20 Oktober 1927.

Dit is kenmerkend van Henry Ford dat hy gekonsentreer het op 'n verbeterde kragbron vir sy nuwe motor en hy het 'n persoonlike belangstelling in die enjinwerk geneem. Volgens Sheldrick : "Mnr Ford wou vol-skaal sketse van die enjin hê, vertikaal voor hom. Ons het 'n lap swartbord gebruik, wat opgerol kon word en het verskillende kleure bordkryt gebruik om die verskillende onderdele te teken. Hy het die ingewikkelde tekeninge met deursneëaansigte, een op die ander, 'n bietjie moeilik gevind om te volg ". Harold Hicks, wat vroeêr uitgeblink het vir sy werk aan Eerste Wêreldoorlog Liberty vliegtuigenjins, het 'n baie belangrike rol gespeel in die ontwikkeling van die Model A Ford enjin. Hicks vertel dat: "Ek was ontbied na die noorde kant van die groot kamer van die ou dinamometer afdeling van die Ford ingenieurslaboratorium. Sorenson, Martin en Edsel Ford was daar. Hulle het my 'n enjin, wat op die blok geloop het, gewys en Sorenson het gesê, 'Wel, Hicks, ons het hier 'n enjin van 203 kubieke duim – Model T s'n was 175 – maar dit ontwikkel slegs 22 perdekrag – Model T het 20 ontwikkel. As ons jou in beheer van hierdie ontwikkeling plaas, met hoeveel sou jy die perdekrag kon vermeerder?".

a-hoo-ah!

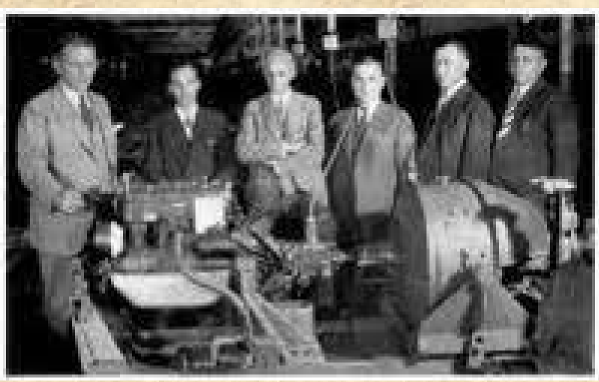
MARCH 2024

ARTIKELS

DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

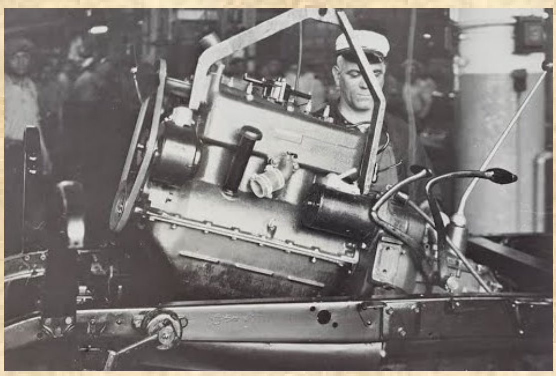
DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....



Model A Ford enjin op die dinamometer in 1927

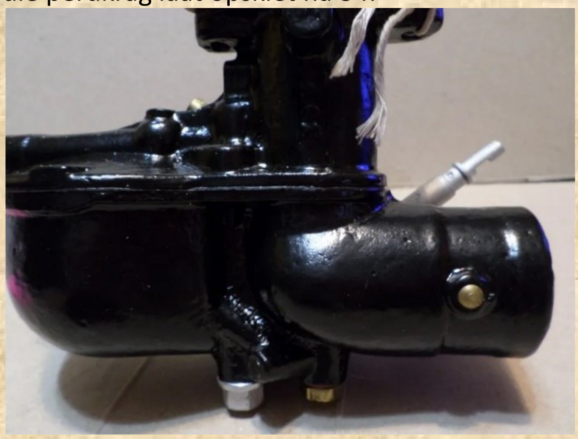
Hicks onthou dat: "Ek het my rekenliniaal uitgehaal, 'n paar berekeninge gemaak en gesê ek dink ek kan 30 perdekrag kry". Hicks het die werk gekry. Hy het vir twee maande gevra om die werk te voltooi, maar Sorenson het hom een maand gegee. Hicks beweer: "ons het binne sewe dae 'n Y-tipe



'n Ford Model A enjin word in die onderstel geplaas.

spruitstuk (manifold) ontwerp wat gebaseer was op beginsels wat ek van Kolonel Hall tydens die Eerste Wêreldoorlog Liberty enjin dae geleer het. Dit het ons onmiddellik 30 perdekrag gegee. Maar daar was meer om te doen". Hy het gevind dat daar onvoldoende watergange om die uitlaatkleppoorte was en het hulle oop gemaak. Hy en Edsel Ford het albei geglo dat die kleppe self te klein in omtrek was. Hulle is vergroot en dit het die perdkrag laat opskiet na 34.

Regterkant van die Model A Zenith vergasser



Linkerkant van die Model A Zenith vergasser.

a-hoo-ah!

MARCH 2024

ARTIKELS

DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....

Hick het besef dat die oorspronklike verdamp-soort spruitstuk en vergasser, wat deur Holley ontwerp is, nie voldoende bestek gebied het vir ‘n 40 perdekrag enjin van daardie groote nie. Hy het gevolglik na sy vriend Howard Manwaring by die Zenith Vergassermaatskappy gegaan vir ’n toetsvergasser en toe slegs drie weke nadat hy met die werk begin het, het Hicks ’n enjin gehad wat die beloofde 40 perdekrag kon ontwikkel.

Aangesien Henry Ford daardie tyd in Fairlane besig was om te herstel na ’n motorongeluk, het hy nie die enjintoets bygewoon nie of die Zenith vergasser aan die werk gesien nie. Joe Galamb, nog een van die skeppers van die Model A Ford, het die volgende bygevoeg oor die vergasser: “Holley is voorgetrek by die Ford Motormaatskappy omdat hy ’n boesemvriend van Henry Ford was. Hicks het dit geweet en het Sorenson slim aangepor elke keer wanneer hy na die dinamometertoetse kom kyk het, deur te sê: ‘Natuurlik ontwikkel ons 40 perdekrag maar jy sal nooit ’n Zenith vergasser gebruik nie’. Uiteindelik het Sorenson gesê: ‘waarom in hemelsnaam hou jy aan om vir my te sê dat ons nie die Zenith vergasser sal gebruik nie? By God, ons gaan dit doen. Jy moet die Zenith Maatskappy inkry’”.

As gevolg van Sorenson het Henry Ford die Zenith vergasser aanvaar, maar nie voordat hy eers dit sy eie persoonlike stempel gegee het nie. Hicks vertel: “Ek onthou ons het te veel boute gehad wat dit aanmekaar gehou het. Henry Ford het vir my gesê ‘vermider daardie boute’ en ek het Zenith oorreed om ’n nuwe ontwerp te maak en ek was trots daarop dat hulle die aantal boute van 14 na 2 verminder het. Toe het mnr Ford daarna gekyk en gesê, ‘twee is te veel – maak dit slegs een bout’. So het die Model A Ford vergasser uitgekom met ’n enkele bout deur dit”.

Hicks se keuse van vergasser is in die finale toetse wat hy vir Henry Ford op 28 Julie 1927 met vergassers van Holley, Stromberg en Kingston gehou het, geregverdig toe geen ander vergasser met Zenith kon wedywer nie. Hicks se oorspronklike Y-tipe spruitstuk is nooit geproduseer nie, omdat hy ’n sekere mate van hitte daarop moes sit om dit korrek te laat funksioneer. Sy finale spruitstuk was meer suksesvol as gevolg van hierdie hitte operasie.

Kenmerkende Model A knaldemper 1928

Die spesiale gegote klamp aan die spuitstuk.

ARTIKELS

DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....

Die kenmerkende Model A Ford se spitsvormige knaldemper, wat as 'n enkele eenheid met uitlaat en uitlaatpyp aaneengesweis is, was ook Hicks se ontwerp, waaraan Henry Ford sy eie persoonlike stempel aangebring het in die vorm van 'n V-vormige gegote klamp, om die uitlaatpyp aan die spruitstuk vas te hou. Hieroor het Harold Hicks die volgende gesê: "In hierdie tyd dwarsdeur die Model A ontwikkeling het Henry Ford smeewerk-mal geword. Alles moes 'n smeestuk wees, selfs aan die vergassers was daar klein smeestukkies om die handversnellerklep en smoorklep te beheer".

Selfs "plaatmetaal Joe" Galamb, soos Henry Ford hom vriendelik genoem het, het gekla oor die willekeurige gebruik van smeewerk vir die steunstawwe (brackets) vir die modderskerms, lampe en treeplanke. Hy het geweet dat hierdie steunstawwe net so sterk en goedkoper gemaak kon word uit geperste plaatmetaal.

Dit het vir Galamb byna 'n jaar geneem om vir mnr Ford te demonstreer dat hy sterk geperste plaatmetaal steunstawwe kon gebruik en $30 aan die koste van die Model A kon bespaar. Laat in 1928 het Ford motors van hulle duur smeestukke begin verloor.

Teen vroeg 1929 het geperste plaatmetaal al die ou smeestukke vervang. Maar Henry Ford se aandrang op baie smeestukke was op twee goed gebaseer: hy het sopas 'n groot smeeysterfabriek in bedryf gebring en vir hom het smeestukke altyd kwaliteit beteken. Hier was sy kans om sy nuwe werkswinkel in bedryf te bring en terselfdertyd kwaliteit in sy nuwe motor te verseker. Hy het toe nie gereken aan die hoë koste van smeestukke nie.

Vroeë Model A gegote steunstawwe vir die modderskerms

Latere geperste plaatmetaal steunstaf.

a-hoo-ah!

MARCH 2024

ARTIKELS

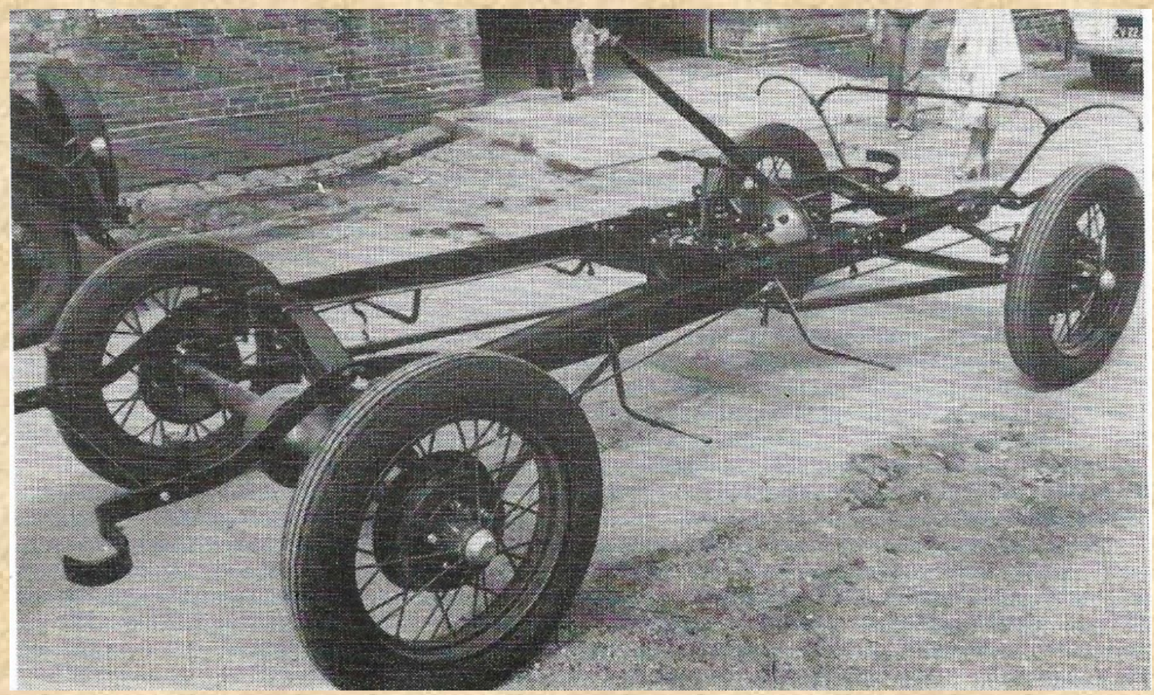
DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....

Henry Ford het ander van sy eie idees bygedra tot die ontwerp van die Model A Ford enjin, wat egter dikwels bygedra het tot kostes in tyd, geld en moeilikheid met vervaardiging. Sy volharding vir paddastoelvoete op die klepstele van die enjin, was byvoorbeeld goed uit die oogpunt van die vermindering van skagentverwering en daarom het dit Ford kleppe in staat gestel om vir die lewe van die enjin te hou sonder enige verstelling. Die paddastoelkleppe was duurder en moeiliker om te vervaardig as konvensionele kleppe en daarby was dit nodig vir duur split-leibusse om in die enjin gemonteer te word.

Lawrence Sheldrick het ook onthou dat die oorspronklike krukasse dik skywe en wange tussen die krukslag gehad het, wat 'n masjieneringsspandabelheid was wat mnr Ford verduidelik het dat hy wou hê, want mettertyd wou hy dalk teengewigte aanbring en dan kon dit aan elke motor aangebring word. Ander van Henry Ford se eienaardige idees behels die suierstange (connecting rods). Aanvanklik wou hy X-seksie suierstange hê, toe gesweiste pypseksie-stange (welded tubular section rods) in die vroeë Model A enjins. Maar nie een van hulle was so doeltreffend as die gewone I-seksie-stange nie, wat hy kort daarna goedgekeur het vir alle daaropvolgende produksie.



'n Vroeë Model A Ford onderstel – kyk die gegote modderskerm- en treeplank brackets.

ARTIKELS

DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....

Tipiese latere 1928 Ford Model A gewone I-seksie suierstange met witmetaallaers.

Harold Hicks het indirek nog een bydra tot die Model A Ford gemaak as gevolg van ’n motorongeluk. Hy was besig om een van die eksperimentele motors te toets toe ’n ou trok reg voor hom ingery het. In die daaropvolgende ongeluk is Hick en ’n passesier deur die voorruit geslinger, sleg beseer en erg gesny. Henry Ford en Edsel het albei na die wrak gaan kyk en daar en dan besluit om gelamineerde veiligheidsglas in die windskerm van die Model A te sit. Hierdie was nog ’n eerste vir Ford, net soos hulle metode om die glas in ’n onafgebroke strook eerder as in klein groepies te maak.

ARTIKELS

DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....

Model A Ford se gelamineerde veiligheidsglas windskerm

Die bekende valtoevoertenk in die tussenkap van die Model A Ford.

Die valtoevoertenk in die tussenkap, wat nie Henry Ford se oorspronklike idee was nie, is tog deur hom goedgekeur. Dit was baie eenvoudig en eenvoud het tot hom gespreek. Boonop het Henry Ford nie van die vakuumtenk-sisteem gehou nie en omdat hy geen vertroue in die brandstofpompe, wat toe op die mark was, gehad nie, wou hy geen van hierdie dinge op sy nuwe motor hê nie. Dit was Edsel wat die brandstoftenk sy uniekheid gegee het deur dit te ontwerp as ’n werklike en sigbare deel van die baktussenkap (body cowl) van die Model A Ford.

Gene Farkas, wat in beheer van die ontwikkeling van die suspensie, die gesweiste draadspeekwiele, die aste en die nuwe vier-wiel remstelsel was, het goed met alles gevorder, behalwe die remme; hier is hy belemmer deur sekere van Henry Ford se idees, wat beide onwettig en onprakties was. Aangesien Henry Ford niks te doen wou gehad het met enige van die vier-wiel ontwerpe wat toe op die mark was nie, moes Farkas ’n nuwe sisteem ontwerp wat nie ’n ingewikkelde meganisme of ’n patent-oortreding sou insluit nie. Sy eerste ontwerp het ’n nokgewerkte, wigverstelde remskoen ingesluit wat

’n Goeie foto wat die unieke 1928 Model A Ford suspensie aandui.

a-hoo-ah!

MARCH 2024

ARTIKELS

DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....

direk met die voetpedaalstaf verbind was. Maar Henry Ford het ’n effeningsbalk (equilizer bar) en skakeling vereis en Farkas en Sheldrick, die hoofingenieur, moes tyd neem om ’n effeningsbalk te instaleer in ’n toetsonderstel en vir mnr Ford bewys dat dit die motor laat gly het. Hulle is toe toegelaat om terug te keer na die soliede dwarsas sisteem. Farkas het ’n makliker tyd met sy ander opdragte gehad. Sy taak was om die suspensie vir die Model A te verbeter. Dit moes Henry Ford se twee dwarsvere insluit wat dwarsoor die raam gemonteer was, eerder as die konvensionele vier sydelingse vere wat langs die onderstel geplaas is. Baie mense het geglo dat die twee dwarsvere noodwendig ’n harder rit moes gegee het as die vier sydelingse vere, maar Henry Ford het anders gedink. Daarom het geen Ford motor sedert 1908 sydelingse vere gehad tot na sy dood in 1947 nie. Tenspyte van wat algemeen *geglo* is, het Henry Ford *geweet* dat dwarssuspensie gemaak het dat die vere hul eie gewig moes dra en daardeur die aste gevrywaar het van daardie ongeveerde gewig; gevolglik kon ligter aste en wiellaers tot voordeel gebruik word en ligtheid met sterkte was die Model A se grootste voordeel bo sy mededingers.

Die nuwe suspensie wat ’n groot verbetering van dit van die Model T was, het mnr Ford nie tevredegestel nie; hy mag dalk saam met sy kliente gelag het toe hulle gespot het dat die passasiers die skokbrekers van die Model T was, maar hy wou geen sulke grappe oor die Model A hoor nie, wat ’n meesterstuk van ekonomie met gemak moes gewees het. Hy het vir Gene Farkas gevra om die beste skokbrekers op die mark te vind vir die nuwe motor en Farkas het dieselfde Houdaillie dubbelwerkende skokbrekers gebruik wat hulle aan die duur Lincolns gebruik het. Gevolglik het die Model A Ford ’n pionier geword van duur hidroliese skokbrekers aan ‘n lae-prys populêre motor. All die ander vervaardigers het hierdie voorbeeld gou nagevolg.

Twee tipiese 1928 Ford Model A skokbrekers

Die Houdaille skokbrekers van die Lincoln

ARTIKELS

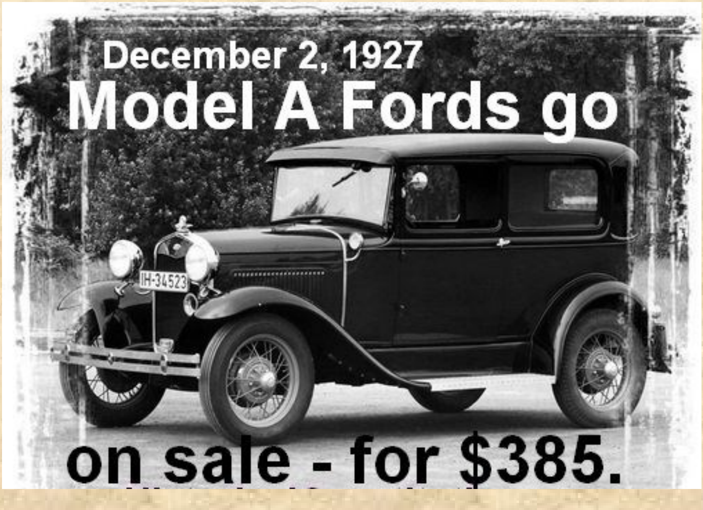
DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....

Alhoewel Harold Hicks se beserings hom weggeneem het van die werk aan die Model A tydens die laaste dae van die skepping daarvan, het hy in nabye kontak daarmee gebly deur Henry Ford en ander mense. Hicks het later gesê: “Die nuwe Model A het Henry Ford baie gelukkig gemaak. Hy het vir my gesê, ‘Sal jy uitgaan en ’n Model A teen volspoed ry? Die ander ouens sal probeer om by jou te bly vir ’n rukkie, maar hulle sal gou moeg word en jou vooruit laat ry’. In daardie tyd was daar min motors wat bokant 75 myl per uur kon vaar – die meeste net 70. Die Model A was reg daar en het met hulle gewedywer. Tot 30 myl per uur kon die Model A Ford enigiets op die pad oortref. Lionel Woolson, die hoof ingenieur by Packard, het my een dag gebel en gevra, ‘Hicks, wat probeer julle ouens daar doen? Julle het ons regtig simpel laat lyk onder 30, want ons kan daardie Model A’s nie vang nie’ “. Henry Ford was vir ’n lang tyd die wêreldleier met sy 4-silinder Model T; hy het geweet dat hy nou weer voor was met sy 4-silinder Model A. “Daar is geen verkoning vir ‘n 6-silinder motor”, het hy gesê “dit het al die ingenieursmoeilikhede van ‘n 8 en geen voordele daarvan nie en daarenteen sal ek nie ‘n 6-silinder motorkar bou nie, want dan sal ek eenvoudig die industrie volg en dit nie lei nie”. Die Model A Ford was die eerste Ford motorkar wat ’n standaard stel bestuurderskontrole gehad het, wat ’n konvensionele koppelaar, rempedaal, petrolpedaal en rathefboom ingesluit het.

Eintlik het Henry Ford “die nuwe motor” beter gebou as wat hy geweet het. Daar is geen ander bestaande 95-jaar oue motors in sulke groot getalle in die wêreld as die Model A Ford nie. Van die oorspronklike 5 miljoen wat vervaardig is, word daar deur sekere kenners bereken dat byna een miljoen nog bestaan



Advertensie vir die eerste Ford Model A motors op die mark.

en nog loop. Deel van hierdie lang lewe word toegeskryf aan duursaamheid van wat ons “ooringenieuring” van baie van die onderdele sou noem. Byvoorbeeld, die wiellaers, die ontkoppellaer, die koppelaarplate en die kruiskoppelings het standaard gebly van 1928 deur tot 1948 vir alle Fords en Mercurys.

Hierdie onderdele was sterk genoeg in die Model A Ford om latere motors, wat twee maal die gewig en drie maal die perdekrag van die Model A gehad het, ook te dien.

Hierdie is weliswaar ’n huldeblyk aan Henry Ford en sy ingenieurspersoneel van daardie tyd. En hoe groot was daardie personeel? Hoe vergelyk dit met vandag se ingenieursdepartemente, wat duisende mense in diens het en baie akkers grond met hulle geboue vul? Wel, slegs 34 ingenieurs het die Ford Ingenieursdepartement toe uitgemaak en hulle het slegs ’n klein deeltjie van die gebou agter die Henry Ford Museum in Oakwood Boulevard beset. Uit hierdie klein groepie het een van die wêreld se grootste motorkarre ontstaan.

a-hoo-ah!

MARCH 2024

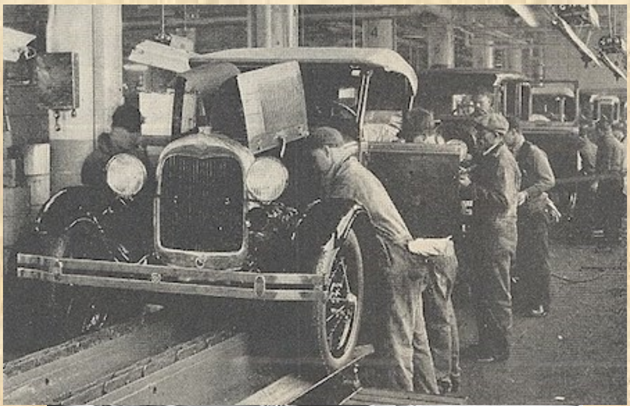
ARTIKELS

DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

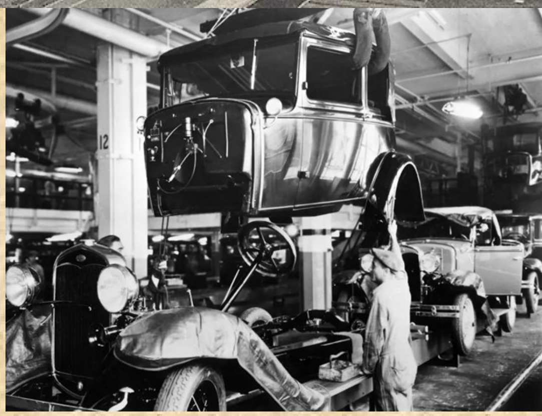
DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....

Die 20 miljoenste Ford wat geproduseer is in 1930.



Ford Model A monteringslyn laat in 1927.



Model A Fords word in die Ford Fabriek aanmekaargesit in 1928.

In 1928 het 'n Duitser sy Model A Ford vir 100,000 kilometers in 100 dae gery en slegs 282,40 Reichmark se parte vervang. In Engeland het 'n aantal Ford agente 'n "Dependability Rally" vir drie dae en drie nagte gereël. Hulle het 334,930 myl afgelê sonder enige meganiese probleme. In die *London Times* van 1928 het 'n motorkorrespondent die volgende oor die Model A Ford geskryf:

"This Ford is really a surprising car. In acceleration it is almost equal to a sportscar, and the saloon runs quickly up to 25, 40 and 55mph on first, second and top, all without fuss or unpleasantness". Wat 'n pluimpie was dit nie vir Henry Ford nie!

a-hoo-ah!

MARCH 2024

ARTIKELS

DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....

BOSTON EVENING TRANSCRIPT, THURSDAY DECEMBER 1, 1927 FIVE

NEW FORD TUDOR SEDAN

$495

(F. O. B. Detroit)

First Pictures of the New Ford Car

Get complete details

TOMORROW

at Ford salesrooms

For several years we have been working on the new Ford car. For weeks and months you have been hearing rumors about it. For the past few days you have been reading some of the details of it in the newspapers.

Whatever you do tomorrow, take at least fifteen minutes to get the full story of this new automobile.

You will realize then that it is an entirely new and different Ford car, designed and created to meet modern conditions—a car that brings you more beauty, speed, quiet, comfort, safety, economy and stamina than you ever thought possible in a low-price car.

Automobile history will be made tomorrow, for the new Ford is not only new in appearance and performance . . . it is new in mechanical design. Many features of it are exclusive Ford developments. Some are wholly new in automobile practice. Its low price is a reflection of manufacturing improvements and economies that are as epoch-making as the car itself.

Nineteen years of experience in building 15,000,000 automobiles are behind the new Ford car and have counted in its making. Resources unmatched in the motor car industry are its heritage and its birthright.

The Ford policy of owning the source of raw materials, of making virtually every part, of doing business at a small profit per car, has cut many dollars off the price you would ordinarily have to pay for a car like this.

So we say to you—learn about this new Ford car tomorrow. Compare it with any other car in the light-car field for beauty of line—for comfort—for speed—for quick acceleration—for flexibility in traffic . . . for steadiness at all speeds . . . for power on the hills . . . for economy and low cost of up-keep . . . for its sturdy ability to stand up under countless thousands of miles of service.

Then you will know why tomorrow will be remembered as one of the greatest days in the entire history of the automobile industry. . . . Then you will know why the new Ford car will be *your* car.

NOTE THESE FEATURES

Beautiful new low body lines
Choice of four colors
55 to 65 miles an hour
Remarkable acceleration
40 horse-power
Four-wheel brakes
Standard, selective gear shift
Hydraulic shock absorbers
20 to 30 miles per gallon of gasoline
Theft-proof coincidental lock
Typical Ford economy and reliability

STANDARD EQUIPMENT ON ALL NEW FORD CARS

Starter	Dashlight
Five steel-spoke wheels	Mirror
Windshield wiper	Rear and stop light
Speedometer	Oil gauge
Gasoline gauge	Tools

Pressure grease gun lubrication

NEW FORDOR SEDAN

$570

(F. O. B. Detroit)

NEW FORD ROADSTER

$385

(F. O. B. Detroit)

NEW FORD COUPE

$495

(F. O. B. Detroit)

NEW FORD SPORT COUPE

$550

(F. O. B. Detroit)

NEW FORD PHAETON

$395

(F. O. B. Detroit)

FORD MOTOR COMPANY

Detroit, Michigan

Advertensie vir die nuwe Ford Model A in die *Boston Evening Transcript* van 1 Desember 1927.

a-hoo-ah!

MARCH 2024

ARTIKELS

DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....

Tussen 1927 en 1931 het die Ford Motor Maatskappy klein verbeterintjies aan die Model A Ford aangebring. Hulle het byvoorbeeld die irriterende vibrasies in die staal bakwerk van die koepees en twee-deur sedanne uitgeskakel deur die stywe vier-punt suspensie van die enjin te vervang met drie-punt suspensie. In Desember 1928 is skerplig/vloulig gloeilampe en beter lense vir die eerste keer gebruik wat beligting in die nag grootliks verbeter het. Die motor is ook voorsien van ’n sterker aansitmotor, ’n meer betroubater ontwikkelaar (generator) en die stuurmeganisme is meer presies gemaak. Die aanvanklike meerplaatkoppelaar het van die begin af moeilikheid gegee en dit is verander na ’n droëenkelplaatkoppelaar, wat nie net meer solied was nie, maar ook goedkoper.

Die mees radikale veranderings aan die Model A het aan die einde van 1929 gekom. Die modderskerms en bakwerk is totaal herontwerp sodat die lyne langer, laer en slanker gelyk het.

Die 21 duim wiele is vervang met 19 duim wiele en die windskerms van die tweesitplek – en viersitplektoermotors kon plat vou.
Verkoelerrompe, hoofligte en agterlampe, wat voorheen genikelplateer is, is nou vervaardig uit duurder “roesvrye” staal. Onder die enjinkap het niks egter verander nie. Met die Groot Depressie het Ford se wins in 1930 met 55% tot 40 miljoen dollars gekrimp.

Vanaf die middel van 1930 het Ford stadigaan De-Luxe modelle bygevoeg by sy standaard lyn, wat ’n belyd was om meer kopers uit die middelklas te trek. Hierdie De-Luxe modelle het uiteindelik beter verkopers geword as die goedkoper standaard modelle (standaard viersitplektoermotor was $440/ De-Luxe viersitplektoermotor was $625). Maar die groot vraag was of ’n opgesmukte 4-silinder motor, sy posisie in die mark, wat teen 1931 byna sonder uitsondering bestaan het uit ses- en agtsilinder motors, kon behou.

Aangesien die Model A Ford meganies onveranderd sedert Desember 1928 gebly het, het dit vir die Ford Bestuur duidelik geword dat na byna vier jaar van produksie, die motor dieselfde soort probleem gaan ondervind wat hulle gedwing het om die Model T te staak. Teen 1930 was hulle reeds besig met die ontwikkeling van ’n V8 enjin en Henry Ford se houding hieroor was baie aanpasbaar. In Augustus 1931 is die produksie van die Model A Ford gestaak. In Maart 1932 het Henry Ford almal verras toe hy ’n nuwe laeprys V8 saam met ’n verbeterde 50 perdekrag vier-silinder Model B Ford op die mark gebring het. Dit was net betyds want Ford se verkope in 1931 was met 50% af.

Vandag het die Model A Ford ’n baie getroue “gemeenskap van volgelinge” wêreldwyd en veral ook hier in Suid-Afrika. Daar moet maklik nog 300 Model A Fords op die pad in Suid-Afrika wees. Met die voorgenome eeufees van die Model A Ford hier in Suid-Afrika in 2028 sal mens ’n goeie idee kry van hoeveel van hierdie motortjies oorleef het. Om ’n Model A Ford noukeurig te restoureer is ’n moeilike taak, want dit is nie moontlik om die presiese jaartal te bepaal wanneer die motor van die produksielyn af gekom het nie. Die enjin nommer gee slegs ’n aanduiding. ’n Enjin was meestal in ’n onderstel aangebring 1 tot 4 maande nadat dit vervaardig is. Tog is die Model A Ford die gewildste soort ou motor om te besit naas miskien ’n Volkswagen kewer. Dit is maklik om te herstel en te onderhou en byna alle

a-hoo-ah!

OUMOTORKLUB • OLD MOTOR CLUB • PRETORIA

MARCH 2024

ARTIKELS

DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

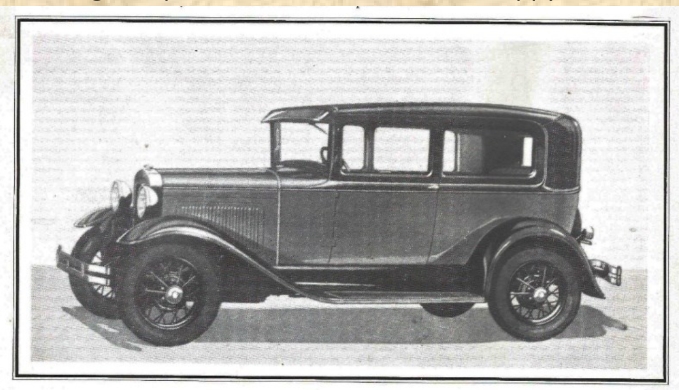
Vervolg ....

soorte onderdele – insluitende bakwerkparte – is nog gereedelik bekombaar en die meeste word selfs tans nog in Amerika gereproduseer. Daar is ook 'n magdom literatuur om op terug te val wanneer restorasiewerk aangepak word. Dit is derhalwe die perfekte ou motor vir die beginner wat 'n ou motor wil besit.

Hier is die belangrikste publikasies oor die Model A Ford:

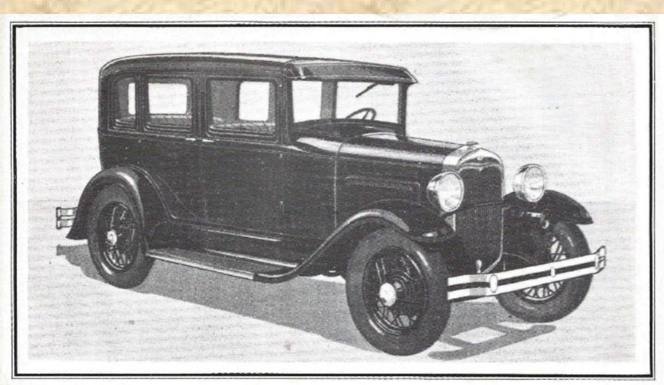
1. De Angelis, George. Francis, Edward P. en Henry, Leslie R. 2001. *The Ford Model A - As Henry Built It: A Colour, Upholstery and Production Facts Book,* New York: G. DeA Publishing Company. ISBN 0971266808, 9780971266803.
2. Miller, Glenn. 2016. *Henry's Lady*, Evergreen Press; Third Printing edition (September 11, 2016). ISBN-13: 978-0913056035.
3. Andrews, Les. 2004. *Model A Ford Mechanics Handbook Vol. II* (Two). Cottage Hill Publishing (January 1, 2004). ISBN-13: 978-0965824057.
4. Page, Victor W. 2014. Model A Ford: Construction, Operation, Repair for the Restorer, New York: Lincoln Pub Co; UNABRIDGED edition (January 7, 2014). ISBN-13: 978-0911160314.

Hier volg oorspronklike Ford Motormaatskappy foto's van die Ford Model A's vir 1929:



THE NEW TUDOR SEDAN

An unusually good example of "Value Far Above the Price." The body is roomier than before, giving more space in rear compartment. Entrance to the car is also easier because of the additional space provided at the folding front seat. The new fleet lines of the car are emphasized by the straight moulding line from radiator to rear. The roll belt and crown roof are other pleasing features.



THE NEW THREE-WINDOW FORDOR SEDAN

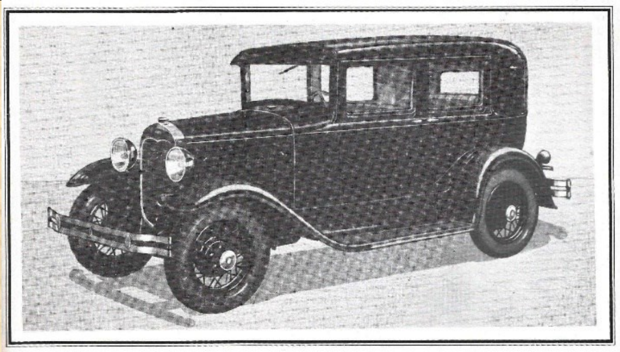
Another splendid family car because of its beauty of line and color, and its comfort, safety, economy, reliability and alert, satisfying performance. Generous room is provided in both front and rear compartments. Driver's seat is adjustable. Appointments reflect the substantial quality that has been built into the car. The deeply piped seat upholstery is rich and luxurious, yet made for long wear as well as beauty.

ARTIKELS

DIE BEGIN VAN EEN VAN DIE WÊRELD SE BELANGRIKSTE MOTORKARRE –

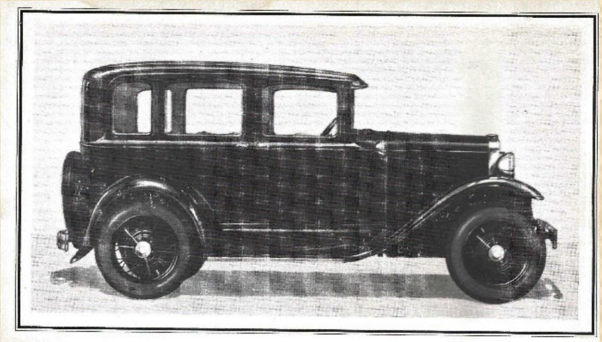
DIE MODEL A FORD – WAT NOU BYNA 100 JAAR OUD IS.

Vervolg ....



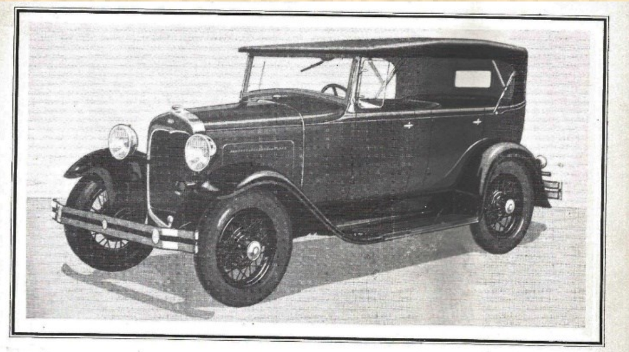
THE NEW TWO-WINDOW FORDOR SEDAN

A feature of the new Ford bodies is the variety of colors offered for the selection of every purchaser. The new Two-window Fordor Sedan is shown here in Thorne Brown, with black belt and moulding, and straw color striping. Other Ford colors include Black, Kewanee Green, Chicle and Copra Drab, and Andalusite Blue. The very popular Bronson Yellow is retained for the new Ford Convertible Cabriolet.



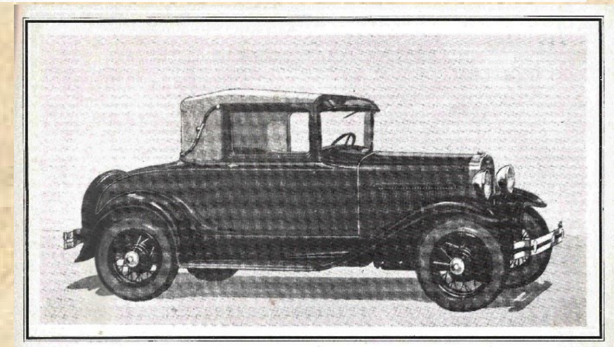
THE NEW TOWN SEDAN

This illustration reveals the graceful, flowing lines that give so much charm to all the new Ford bodies. Note particularly the new radiator, hood and cowl, the new fenders, and the long straight lines from front to rear. Equipped with cowl lights on metal finish strip. Rear compartment has silk curtains, disappearing center arm and stationary arm rests at each side.



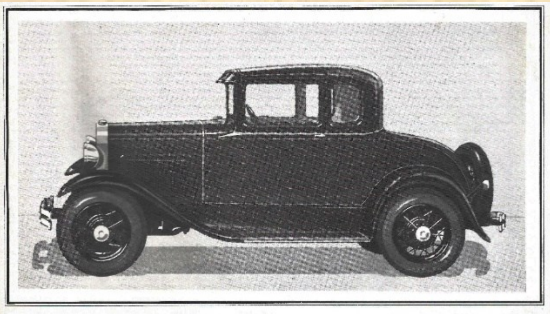
THE NEW PHAETON

Here, as in the new Ford Roadster, you see the straight, unbroken sweep of line that contributes so much to the beauty of all the new Ford bodies. The windshield folds flat when desired. The top can be raised or lowered quickly and easily. Door panels are attractively embossed. Seat cushions are upholstered in deeply piped two-tone artificial leather.



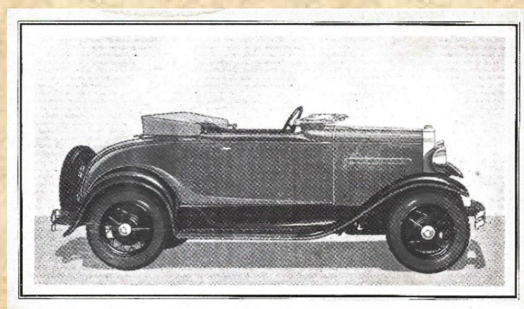
THE NEW SPORT COUPE

In addition to new beauty of line and color, the new Ford bodies bring you still another outstanding feature —non-tarnishing, rustless steel for the radiator shell, headlamps, hub caps, tail lamp, cowl finish strip, radiator and gasoline tank caps. This new metal is better than nickel or chromium plating for the same reason that sterling silver is better than silver plate.



THE NEW COUPE

A beautiful closed car, distinguished by its substantial grace of line and contour. Radiator, fenders, hood cowl, lower roof line, French roof quarters, rear deck—every point of design reflects the new fresh beauty given the low-price car by the introduction of these new Ford bodies. To every one there is now available



THE NEW ROADSTER

In flashing beauty of line and color, there are few cars at any price more attractive than this sporty new Ford Roadster. From headlamps to rear bumper, the long, straight lines sweep back without a break. Even the windshield folds flat to carry out this impression of flowing line. The wider seat will accommodate three people. Windshield and windshield wings are made of Triplex shatter-proof glass.

ALLE DANK AAN ALEX DUFFEY VIR DIE ONGELOOFLIKE INTERESSANTE ARTIKEL. DIE POMK SIEN UIT OM DIE **100 JAAR HERDENKING VAN DIE MODEL "A" IN 2028** DEUR IN TOER IN DIE LAND AAN TE BIED.

Maak solank julle Model A's toer gereed…

ARTIKELS
MODEL T FORD KLUB
KILLARNEY – 03.02.2024

Deur – Emil Kuschke

Model T Ford Klub van Suid Afrika op Killarney

Wat 'n gebeurtenis op 03 Februarie 2024 vir een Model S en agt Model T eienaars om die "Passion for Speed" op die Killarney renbaan by te woon. Dit was die eerste geleentheid sedert 1963 se Formule Een wedren op Kyalami dat soveel Model T's deel was van die voor optog van 'n wedren op enige van Suid Afrika se wedren bane.

Die Fords was by vere die die oudste motors wat ooit op Killarney se wegspring rooster stelling in geneem het. Die motors het gewissel van 'n 1907 S Ford tot 'n 1926 T Ford.

Die organiseerders het die Ford eienaars versoek om die "Historic Grand Prix Car Association" tydren drywers om die renbaan te neem, om hulle aan die toeskouer voor te stel. Die was so groot sukses dat die Britse en Nederlandse drywers ook om die renbaan geneem is met die statige Fords.

Die Model T eienaars, met soveel selfvertroue, het gelyk of hulle die op 'n weeklikse basis doen.
Die eerste rondte was die "opwarmings" rondte en die res is nou geskiedenis … onvergeetlik.

1914 Model T Ford in the Joubert Pit lane area

1915 Model T Ford in the Joubert Pit lane area

a-hoo-ah!

MARCH 2024

ARTIKELS

The French Connection

So Vreemd soos Frans

Deur – Joe Palmer

Kom ons praat nie eers van die veldslae, oorloë en besettings tussen die Franse en die Britte nie want dan gaan ons nie by vandag se onderwerp uitkom nie. Maar sou jy 'n Franse persoon vandag vra hoekom haat hulle die Britte so, dan sal hulle jou nie antwoord nie. Feit is egter dat, volgens die Franse, meeste van die Britte wat Frankryk besoek, hul wangedra en drank misbruik. Dalk waar maar die Franse is nie heel onskuldig nie. Kom ons aanvaar net dat daar verskille is.

Netso verskil die Franse voertuie van die norm – goed of sleg. Hulle lyk anders en ry anders. Dis ook 'n land waar die voertuie en die infrastruktuur in harmonie ontwikkel was en steeds word. Vandag 103 jaar gelede is 'n rewolusie in die strate van Frankryk begin deur André Citroën.

Dit was op 20 Februarie 1921 dat Citroën 'n komplekse projek van stapel gestuur het om die onvoldoende padtekens in Frankryk te verbeter. Hy het die "Plaques Citroën" straat en rigtingwysers gestig wat aktief bygedra het tot padveiligheid. Die aanvanklik agthoekige, later ovaalvormige metaal tekens, is onderteken deur die slagspreuk "Don de Citroën" (vertaal: "geskenk deur Citroën").

Die massiewe toename in die aantal motors op Franse paaie het gelei tot 'n dramatiese toename in verkeer. Terselfdertyd was daar 'n behoefte om te weet in watter rigting om te gaan om jou bestemming te vind. Baie ongelukke het by kruisings gebeur toe bestuurders onseker was oor waarheen om te ry. Dit was die sleutel motivering vir André Citroën om padtekens te skenk en sodoende by te dra tot 'n bykomende vlak van padveiligheid. Dit het natuurlik ook die perfekte bemark-ingsgeleentheid gebied vir kreatiwiteit en innovasie waarvoor André Citroën bekend was. Die "plate Citroën" het gedien as reklameborde vir die "double-chevron" handelsmerk. Dis die oorsprong van die chevrons wat ons hier op draaie en by spoedwalle sien.

Gedurende die 1920's en 30's het daar in Frankryk wedywering tussen motor vervaardigers en verskaffer maatskappye ontstaan. Elke maatskappy wou 'n groot volume padtekens vervaardig om die hoogste moontlike teenwoordigheid op die pad te verseker - 'n kompetisie wat Citroën duidelik kon wen. Tot 1937 was meer as 165 000 "plate Citroën" op Frankryk se strate gemonteer.

Aanwysings het selfs verder as Frankryk gegaan. In Duitsland was Citroën-straattekens aanwesig in die vooroorlogse jare.

Mobilising the nation – this 2CV in Colmar is a later model of what pioneered the way.

The Missing Link Between Fuel and Food

Kilometers, Kaarte en Kos – Franse Kuns Kos

But a new dynamic soon developed. Cars need tyres. It all started in a small French town, Clermont-Ferrand, in 1889 when brothers Andre and Edouard Michelin founded their world-famous tyre company. Motivated by a grand vision for France's automobile industry at a time when there were fewer than 3,000 cars in the country.

But soon the Michelin brothers were faced with bankruptcy. Motorists travelled short distances and tyres sometimes outlived the vehicle due to their underutilisation. On top of this, the young French motor industry could ill afford the loss of the tyre industry. The solution? Get the motorists to travel. But how?

ARTIKELS

The French Connection

So Vreemd soos Frans

Vervolg......

To help motorists develop their trips and thereby boosting car and tyre sales, the Michelin brothers produced a small red guide filled with handy information for travellers, such as maps, information on how to change a tyre, where to fill up with fuel, and for the traveller in search of respite from the adventures of the day.

For two decades, all that information came free of charge. Until a fateful encounter that remains a favourite anecdote repeated today, when Andre Michelin arrived at a tyre shop to see his beloved guides being used to prop up a workbench. Based on the principle that “man only truly respects what he pays for”, a brand-new Michelin Guide was launched in 1920 and sold for seven francs.

For the first time in the 1920s, it included a list of hotels in Paris, lists of restaurants according to specific categories, as well as the abandonment of paid advertisements in the guide. Acknowledging the growing influence of the guide’s restaurant section, the Michelin brothers also recruited a team of mystery diners or restaurant inspectors to visit and review the restaurants anonymously. In 1926, the guide began to award stars to fine dining establishments, initially marking them only with a single star. Five years later, a hierarchy of zero, one, two, and three stars was introduced, and in 1936, the criteria for the starred rankings were published. A star is born – a Michelin star. The rest is history – the missing link between fuel and food was found and augmented.

What a dish! A DS19 with mags, parked in Hirtzbach.

Lost in France. You should have a light meal but went for the full sticky sparerib too.

Not all French dishes are tasty.

An Italian snack is not local, yet not quite out of place.

If it wasn’t for the garnish, this Renault 5 would have been very bland.

a-hoo-ah!

MARCH 2024

ARTIKELS

The French Connection

So Vreemd soos Frans

Vervolg……

The French pallet can well tolerate exotics - although heavily taxed.

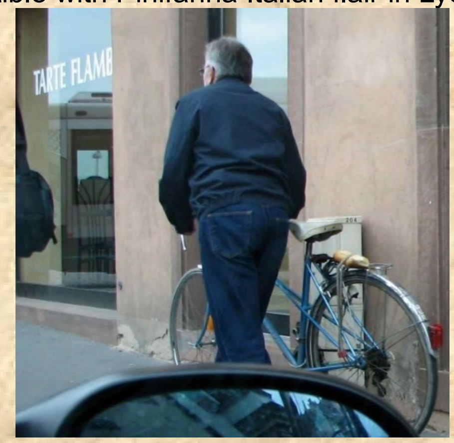
Well matured and cured, this 1940s Unimog snowplough is still put to good use in winter.

Hate or love the Pug, but this Peugeot near Lyon is fast food I would love to takeout.

This olive pip, a Ligier Diesel in Mulhouse, will leave a bitter taste in your mouth.

This mouldy Peugeot 403 Bakkie in Arbois might not be to everyone's taste. Still a dear classic.

We found this fine taste *bouillabaisse* Peugeot 504 Convertible with Pinifarina Italian flair in Lyon.



No range anxiety here. Strapped down on the carrier of the bicycle with dungy cords, this French loaf can allow for a range of up to 5 kilometres.

a-hoo-ah!

MARCH 2024

ARTIKELS

The French Connection

So Vreemd soos Frans

Vervolg......

Travelling around Villingen-Schwenningen Germany and to Strasbourg France on the Autobahn at 220km/h, we still achieved a magnificent 19 km/l in our Seat Leon rental.

A float with an Amphicar cherry on top. What more do you need.

Brose Egos - *Sensitive Souls*

In die restaurant van 'n hotel in die klein dorpie Le Mas, Monts d'Azur (Blou Berge) geniet ons aandete terwyl ons uitkyk oor die vallei. Ons Franse gasvrou wys die wolwe uit wat teen die helling rond snuffel agter hotelkos aan. Nie die beeld wat ek van wolwe gehad het nie. Ek noem aan haar dat ons in Frankryk altyd die verste kamer gekry het (ook by hulle) en of daar 'n rede is? Dadelik is die response "now I am sad". Haar man kom maak ook 'n draai; "I am sad too" en verder kon ons niks uit hulle kry nie.

My blootstelling aan die Franse het begin in Italië en Roemenië met Franse diplomate. Hulle was vriendelik en bedagsaam. Maar dis nie wat ons in Frankryk ervaar nie. Aanvanklik het ons gedink dis snobisme – nee, hulle is brose mense maar met diepte wat tot binne die siel strek.

In Lacoste stap ons deur die lavender-lande (laventel klink so common) toe ek goue stemme vanuit die klipkerk hoor vloei. Ons stap in – die koor sing en ek maak my tuis langs 'n lang Fransman. Die Priester sê iets van "*amour*" en almal groet mekaar. Die volgende oomblik gee "Jean" hier langs my, my 'n bearhug. Ek snak na my asem – nie van die druk nie maar van skok. Tog weet ek dit kom vanuit sy binneste. Duidelik vloei daar ook Franse bloed deur vele Suid Afrikaners se are en ek is heel gemaklik met dit.

Daarom, as jy 'n Franse persoon nader, praat Afrikaans. As jy begin met Engels, dan is jy 'n "Brit" en alle deure klap toe. Met Afrikaans sal die persoon jou dan vra of jy Engels kan praat en slaan dan oor na Engels. Maar as jy begin met 'n glimlag en "Bonjour", dan gaan alle deure oop.

Maar waaroor gesels mens dan? Hulle hou van politiek maar vermy dit, die Suid Afrikaanse politiek is 'n mynveld. Gesels oor karre. Gou word daar gedeel aan hoe ons groot geword het in 'n Panhard, 'n Renault Gordini ens. Netso gou hou die woordeskat aan albei kante op maar die gesprek sal voortgaan met 'n gewys, armswaai, wenkbroue, hande en alles wat kan praat sonder woorde.

So land ons saam met 'n Franse paartjie aan tafel op 'n skip op pad na Flaam in die Arktiese Sirkel. Gou raak ons Frans op soos selfoon lugtyd aan die einde van die maand. Netso vinnig droog hulle Engels op en gryp ons na grashalms van ander tale. Zulu het ook nie gewerk nie. In 'n oogwink sit ons met Franse aan die tafel en die gemeenskaplike taal is Italiaans. Wat 'n vreemde wêreld.

But this is true, France is a beautiful country with beautiful people and beautiful cars. But it does take getting used to.

Dit hang net af van watter bril jy op het.....

Article and photos by Joe H. Palmer

a-hoo-ah!

MARCH 2024

ARTICLES

EMOTIONS RUN HIGH AT ZWARTKOPS RACEWAY

By Roger Houghton

Emotion ran high at the cocktail party on the Friday evening that preceded the annual Passion for Speed race meeting at Zwartkops Raceway on January 27. The reason for the emotion was twofold. Firstly, track owner and lifelong motor racing benefactor Peter du Toit had recently, successfully, come through a major heart bypass operation and secondly it was probably the last time that David and Liz Piper will be able to attend this annual classic on South Africa's racing calendar. David, a many times winner of endurance races in South Africa, is now 93.

Peter first gave a talk on the history of the circuit and how he was motivated, from the beginning, to make it "spectator and motor sport fan friendly." It is probably one of the few circuits in the world that allows free movement of fans in all areas of the circuit where there is no danger of being hit by an errant race car.

Roger with Dawid Piper

Peter's talk was enthralling. He related how disappointed he was when caught by an official trying to slip into the pit and paddock area at the Grand Central circuit and decided then and there that he would campaign for an "open door policy" at local race circuits so that the fans could get up close and personal with the cars and motorcycles and their drivers and riders, When Peter finally ended up as a circuit owner, he made this a guiding principle, and this policy continues today. I am sure this was particularly welcome at this 2024 race meeting as the stars were 16 pre-1965 Formula 1 cars which brought back nostalgic memories for many of us oldies! They were all accessible in the pits to those of us who had seen them racing on our local circuits so many years ago.

David Piper did not address the audience but his wife., Liz, got quite emotional when she said how South Africa, and, in particular its race circuits, had been very important in the life her and David lived in those years when he was a front line endurance racer with a variety of Ferraris and Porsches.

This was the 27th running of this beginning of the year race meeting that is a "must attend" event for local motor racing fans and David Piper has attended most of them, either as a driver or spectator.

During the proceedings at the cocktail party there was a spirited cry from Sarel van der Merwe, alias Supervan, who appealed for more effort to be put into promoting motor sport in South Africa, citing the disappointing crowds at most race meetings these days and little interest in rallying. He also mentioned the lack of coverage in the media compared to the situation in his heyday.

ARTICLES

EMOTIONS RUN HIGH AT ZWARTKOPS RACEWAY

Continue…….

Following Sarel's outburst the Master of Ceremonies, Greg Maloney, asked the audience of more than 60 guests who had bought and read a newspaper on that day. Only two people put their hands up, one of which was the author of this article! Greg says that this was sad as newspapers had been a major carrier of motor sport in the "good old days" with all the major cities having newspapers with motoring editors. How times have changed. Not always for the better …

Peter du Toit

The circuit itself was looking excellent. It even had new road marking in the pit area! It is certainly hitting the high spots in terms of the companies with involvement and investment at Zwartkops Raceway. There are upmarket facilities for Mercedes-Benz, Volkswagen, and new arrival Toyota GR Racing. It is certainly a far cry when it was a racetrack combined with a drive-in theatre!

The racing itself was action-packed, but there was an unusually high number of crashes that disrupted the programme and resulted in it running late, with the traditional rainstorm threatening.

Rogers and Jackie's BRM

BIRTHDAYS
VERJAARSDAE

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 fulfilment your heart desires.

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

4 Maart	Debbie	Alberts
4 Maart	Justus	De Waal
7 Maart	Kobus	Mostert
8 Maart	At	Von Wielligh
16 Maart	Theo	Stander
19 Maart	Errol	Lombard
20 Maart	Len	Scott
22 Maart	Stefan	Coetzee
26 Maart	Leonie	Kraamwinkel

a-hoo-ah!

MARCH 2024

POMK Terrein

Deur: Frik Kraamwinkel

Gedurende Februarie het 'n aantal lede gehelp om die onderhoud van die terrein.

Pieter Kuhn het sy personeel gestuur om die die bome te snoei en bome te verwyder wat gevaarlik begin omleun het.

Kobus Ebersohn het 'n sleepwa vrag plante geskenk wat tans geplant word.

Gras is gesny en parkeerplekke is nuut uit gemeet en gemerk sodat American day glad kan verloop

POMK Terrein

Vervolg……

Werk maak mens dors.

Dankie aan Pieter Mostert, Barry Groenewald, Mike Niehaber en Emil Kuschke vir julle hulp.

"The closest thing to being cared for is to care for someone else…."

FOR SALE

The following cars, parts, odds and ends etc. are listed in our monthly 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.

1957 Norton Dominator 99 for sale. (600cc)

The bike is in excellent condition, and has completed many Fairest Cape rallies without a problem.

Sale due to health issues. Price R140 000 negotiable. The bike is in Knysna

Contact: Tony Lyons-Lewis 083 419 6566

.

South Afrians street lights

VEHICLE REGISTRATIONS

Having problems getting your vehicles registered on the e-natis system? We can help. With over 17 years' experience and knowledge in the industry introducing re-builds, licencing, and registering vehicles is our expertise.

Contact Larina on 084 949 0937 or Stewart on 082 772 4177 to discuss your individual needs. Email: larina.macgregor@gmail.com

REGALIA

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

The team added **4 NEW ITEMS** in their Regalia basket. This is an opportunity for all new members to get the Club's brand in their wardrobes. The existing members can add a new POMC brand shirt or hat in their club's collection.

All the logos are embroidered. All sizes available. Shirts are available in long- and short sleeves.

WHITE STRIPE SHIRT:

Long sleeve - R500
Short sleeve - R450

BLACK OR GREY STRIPE SHIRT:

Long sleeve – R500
Short sleeve – R450

T-SHIRT:

White T-Shirt - R180

OUTDOOR BLACK HAT:

R180

a-hoo-ah!

MARCH 2024

REGALIA

R350

R350

R200

R200

Cars in the Park – R120

POMC – Voorskoot
R150

POMC – Swart Serp
R40

POMC – Swart pet
R100

POMC: Swart Beanie
R80

POMC – Beker
R30

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

CIP Lap Embroid badge
Big – R30, Small – R20

POMC – Motor wapen
Groot – R30, Klein – R20

CIP badge
R100

Sleutel houers/Key
R25

a-hoo-ah!

MARCH 2024

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

SIGNAGE MATERIALS & SUPPLIES
maizey
ENGINEERING PLASTIC PRODUCTS