



TOOLBOX



JUNIE/JUNE 2015

LID VAN VETERAAN MOTORVERENIGING VIR SUIDER AFRIKA (SAVVA)

SEDERT /SINCE FEBRUARIE 2004

UITGAWE NR 120/ EDITION 120

DAGSÊ VRIENDE / GOOD DAY FRIENDS

Dit is weer 'n bedrywige maand wat voorlê met lekker uitstappies, waarvan die Borrelfees seker die hoogtepunt is. Oom Manie kan nie wag vir sy biltong nie, daarom moet ons almal vroeg opstaan, maar dit bly maar 'n lekker peuselhappie, veral in die winter. Hoop almal is gesond en gepantser vir die koue wat kom. Onthou: die volgende twee maande gaan ons vergaderings skuif na 'n saterdagmiddag om 2 uur.

Jaarprogram /Yearprogram

6 Junie – Borrelfees - Kestell

13 June – Vryheid Vintage Car Show

19/20 June – Father's Day exhibit at Dihlabeng Mall

04 July – Monthly Social Meeting – 14:00 Saturday afternoon

Gelukwensings /Congratulations

Verjaarsdae/ Birthdays

8/6 Ann van Heerden

19/6 Luame Liebenberg

28/6 Johan Heyns

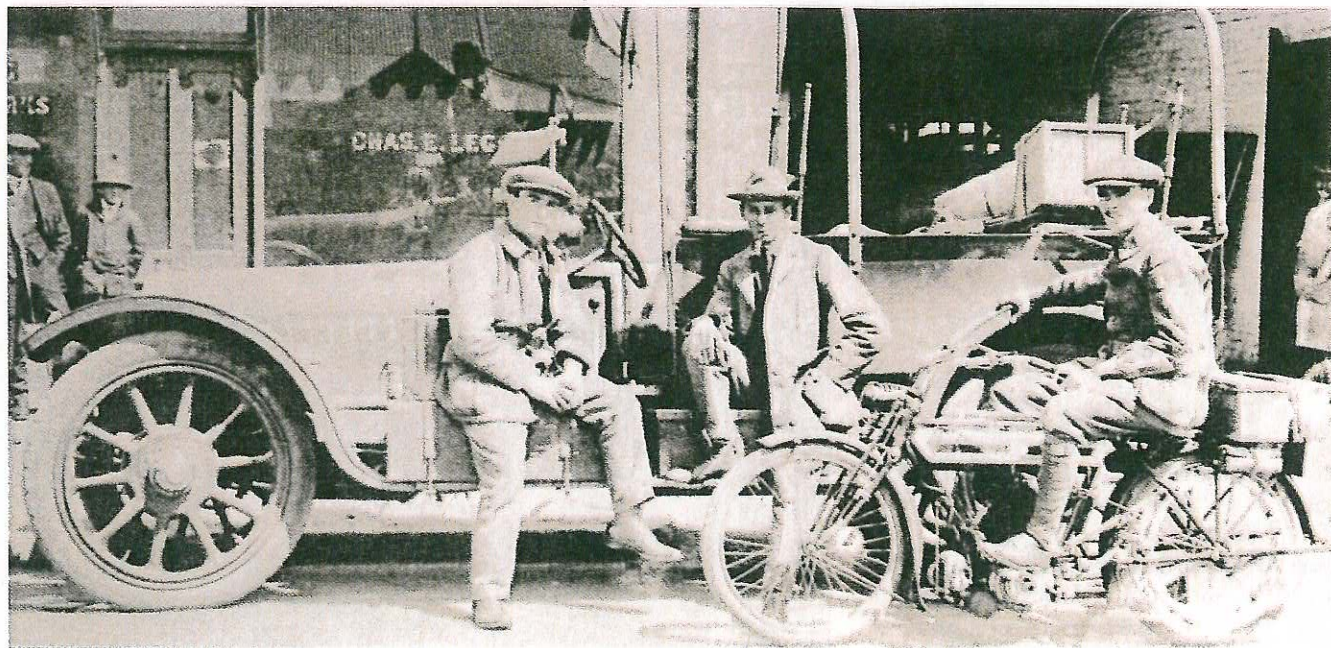


Baie geluk aan die volgende lede wat verjaar. Mag julle 'n vreugdevolle en geseënde jaar hê! Ons wens elkeen van hierdie persone sterkte toe vir die jaar wat voorlê en verseker hulle van ons deurlopende ondersteuning!

Lief en Leed

Ons innige simpatie met Fred Nel se familie tydens sy afsterwe. Fred was 'n lid van ons klub vir 'n wyle en hy het ons skou gereeld ondersteun. As ek reg onthou was dit vanjaar die eerste keer wat hy nie daar was nie, maar was glo toe alreeds nie gesond nie.

Greetings, Dircolene



Die kaptein en die vyfton-mouterkar

Deesdae kan enige ou met 'n 4x4 van Kaapstad tot in Kaïro ry. Hier's die storie van die eerste poging om dié roete te (probeer) ry... as dit nie was vir daai vervlakste luiperd nie.

TEKS LENNIE GOUWS

DROOM GROOT. John C. Pickersgill-Cunliffe sit op die Triumph-motorfiets voor die Argyll-motor. Hy was die ekspedisiespan se verkenner en het vooruit gery om paaie te soek. Dis onbekend wie die ander twee mense is of waar die foto geneem is.

Dis 1913 en kaptein Raleigh Napier Kelsey (33) droom groot. Hy wil die eerste mens wees wat met 'n motor van Kaapstad tot in Kaïro ry, 'n tog van 7 500 myl (sowat 12 000 km) deur woeste Afrika. Destyds was dit net so uitdagend as wat 'n reis na Mars vandag is.

Kelsey het geskat die reis behoort agt maande te neem. Agt maande ná sy span se vertrek uit Kaapstad was hy byna dood.

'n Motor der motors

Die Skotse motormaatskappy Argyll bou gratis 'n motor spesifiek vir die reis. Dit word op rowwe paaie in Argentinië getoets en die maatskappy spog die enjin kan selfs onder

water werk. 'n Soortgelyke motor is deur Loch Lomond in Skotland deur 1 m diep water gery om te toets of die motor dit sal maak.

Die Argyll was sowat 6 m lank met 'n eienaardige bakwerk. Dit het bestaan uit twee staaldoppe wat van die onderstel af gelig is en aan mekaar vasgebout kon word om 'n pont te vorm. Dié pont had 'n drakrag van drie ton en die hoop was om 'n rivier te kan oorsteek. Tydens toetse in Engeland sink die motor in sy pontgewaad – tog word dit so gehou.

Die wiele is 40 duim (meer as 'n meter) in deursnee en die noodwiel kon aan die gewone wiele vasgebout word vir 'n breër loopvlak in sand of modder.

Die Argyll se enjin kon 25-30 perdekras



DAILY TELEGRAPH

opwek. Hoewel dit een van die eerste motors is met remme voor, was dit steeds te betwyfel of dit 'n voordeel was in die bosse van Afrika.

Die motor se brandstofverbruik is tien myl per gallon in Engeland; in Suid-Afrikaanse toestande was dit nader aan drie myl per gallon. In vandag se terme is dit 100 km op 90 liter, en dit teen meestal stapspoed!

'n Hoë groen tent oor die hoepels of kappe moes die bestuurder en hulle bagasie, toerusting en proviand beskerm. Die Argyll was soos 'n ossewa met 'n enjin. Noodvoorrade is agter in 'n groot sleepwa vervoer.

Kelsey se vermoënde pa het die tog befonds, maar dit was nie naastenby genoeg nie.

Die Londense *The Daily Telegraph* betaal vir eksklusiewe regte om oor die reis te berig. Alles is haarfyn beplan, kos en brandstof is vooruit gestuur na Bulawayo (Zimbabwe), Abercorn (Mbala in Tanzanië), Tabora (Zambië), Kampala (Uganda) en Khartoem (Soedan).

Buiten die vasgestelde bestemmings was niemand seker hoe die roete gaan loop nie, want betroubare kaarte het nie bestaan nie.

Die span

Saam met Kelsey reis John M. Gilliland, 'n verslaggewer van *The Daily Telegraph*. Sy taak is om 'n wetenskaplike verslag oor die roete op te stel, en moontlike gebiede te bepaal wat bewoonbaar is. John C. Pickersgill-Cunliffe, die span se verkenner, ry vooruit op 'n Triumph-motorfiets om Gilliland by te staan.

Angus Macaskill van die Argyll-motor-

maatskappy was die enigste wat die motor kon bestuur – én belangriker nog – dit kon herstel.

Nog 'n spanlid is die graaf Cornegliano wat vooruit gestuur is na Zambië om brandstof te reël. James Scott-Brown, die kameraman, neem ook 'n rolprentkamera saam. Hy was 'n pionier op die gebied van nuusfilms.

Voordat die Argyll uit Skotland weg is, is dit deur die hertogin van Argyll gedoop tot "Louise van Argyll". Macaskill doen Buckingham-paleis in Londen aan. Koning George V gesels met lede van die span en inspekteer die motor.

In Fleet Street word die motor voor *The Daily Telegraph* se gebou parkeer. Die polisie moet die skare nuuskieriges van die motor af weghou.

Kelsey kom vroeg in Augustus 1913 per skip in Kaapstad aan en die motor kort daarna op nog 'n skip. Kapenaars kon in die vertoonlokaal van die motorhandelaar Benjamin & Lawton in Strandstraat na die Argyll gaan kyk en selfs daarin klim.

Kaapstad se ervare motoriste skud net hulle kop oor dié gevaarte. Dié lomp wa gaan mos net moeilikheid optel!

Laat die avontuur begin!

Die Argyll en die span vertrek op 29 Augustus van die Kaapstadse stadsaal af. Hulle wou die eerste aand in die Paarl oorslaap.

Die Argyll ry net 'n paar myl van die reis van 7 500 myl voordat die verkoeler oorverhit. By Parow gee die bande probleme en die span slaap in 'n hotel in Kraaifontein.

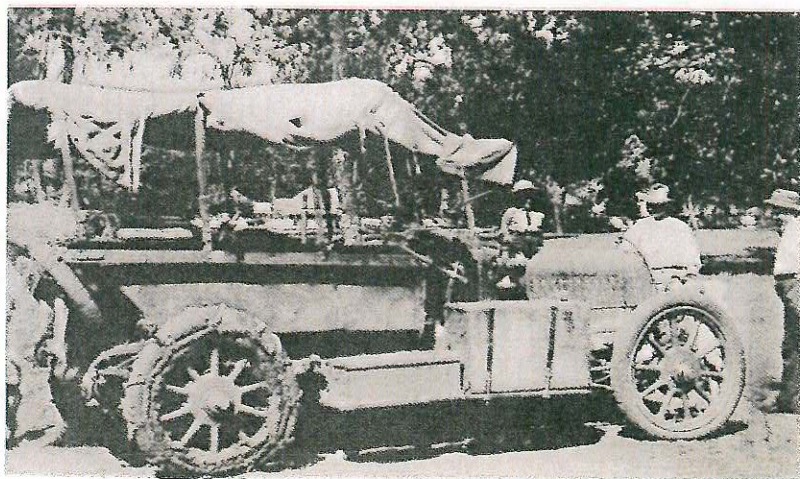
Die volgende dag is Pickersgill-Cunliffe >

GEMUILBAND. Afrika se paaië was soms net een te veel vir die Argyll-motor. Die span het dan 'n paar muile ingespan om die swaargelaaide motor te trek. Dis onbekend waar die foto geneem is.

'Die Argyll ry net 'n paar myl van die reis van 7500 myl voordat die verkoeler oorverhit. By Parow gee die bande probleme...'

TJOEKEPAF (onder). Kelsey maak gereed om die treinbrug by die Victoriawaterval oor te steek. Dié pad sou eers 20 jaar later breër gemaak word vir motorverkeer.

POEGAAL (heel onder). Met haar aankoms by die Victoriawaterval lyk "Louise van Argyll" aansienlik minder indrukwekkend as die voertuig wat vier maande gelede uit Kaapstad op pad na Kaïro vertrek het.



vooruit na die Paarl. (Die Argyll daag eers die volgende dag op.) Kelsey het besef die motor is heeltemal te swaar. Die sleepwa - met tente, komberse, onderdele en ander toerusting - is per trein na Broken Hill (tans Kabwe in Zambië - sowat 140km noord van Lusaka) gestuur. 'n Grofsmid haal onder meer die staaldoppe, waarvan 'n pont gemaak kon word, af en toe is die motor twee ton ligter - dit het eers vyf ton geweeg. Die verkoeler is Kaap toe vir herstelwerk.

Die tog van die Paarl na Beaufort-Wes neem drie dae. Van paaie was daar meestal nie sprake nie en die span volg die waspore. Die drie dae wat Kelsey gemeen het hy sou neem om van Kaapstad af Johannesburg te bereik, rek tot 20 dae. 'n Johannesburgse koerant beskryf die motor as 'n *unsuitable monster*.

Tien dae ná hulle vertrek uit Johannesburg verfilm Scott-Brown die Argyll se aankoms in

Bulawayo voor Cecil John Rhodes se standbeeld. Hulle vorder nou vinniger en ry een dag selfs so ver as 150 km.

Hier kom moeilikheid...

Die 340km lange tog van Bulawayo na Wankie - nou Hwange - is 'n nagmerrie. 'n Sewe weke lange nagmerrie. Die span se kos, petrol, geld en veggees was aan die opraak.

Die geselskap vertrek op 17 Oktober uit Bulawayo - die motor is nou swaarder gelaai as voorheen. Vorentoe sou nêrens hulp wees nie en hulle moes genoeg gereedskap en onderdele saamneem. Die ou wapad wat hulle volg, is in 'n erge toestand en verdwyn selfs plek-plek. Die spore is misleidend en lei soms na 'n afgeleë plaas of 'n spoorwegsylyn.

Die Argyll se onderstel is net 13 duim (33 cm) van die grond af; dus moet klippe en rotse eers uit die pad gehaal word. Vir ossewaens met 'n grondvryhoogte van ongeveer 60 cm was dit niks.

Die teëspoed ry die span: Hulle sit vas in riviere, 'n boomstomp steek 'n gat in die onderkant van die petroltenk, hulle word ingegrawe in 'n smal driffie, die stuurstang buig, Macaskill kry griep en geelsug... Op pad moet hulle bome afkap, rotse met hamers stukkend kap, en verspoelde gate vul. En dis wárm. Toe hulle uiteindelik in Wankie aankom, moes hulle vier weke vertoef nadat die agteras gebreek het.

Macaskill raak só siek dat Kelsey hom met 'n trein terugstuur Kaapstad toe. Blykbaar het hy die dodelike swartwaterkoors opgedoen. Hy het egter wonderbaarlik binne drie weke herstel.

'n Werktuigkundige van die Wankie-steenkoolmyn, Ewain Wilson, neem Macaskill se plek in. Kelsey stel ook agt draers met 'n leier aan om die las te verlig. 'n Gids het telkens die motor by die vlakste drif van 'n rivier gebring.

Sowat 100km van die Victoriawaterval af raak die brandstof op. Die draers is vooruit gestuur en daag eers ses dae later met die brandstof op. Net ná hulle aankoms op die dorpie Livingstone in Zambië begin die reënseisoen. Elke man het net die klere aan sy lyf, 'n ekstra hemp, broek, een paar sokkies, 'n paar sakdoeke en 'n toiletsak. Hulle tente is uit die Paarl per trein gestuur na die dorpie Broken Hill nóg sowat 600 km verder noord.

Die volgende bestemming is die Kafuerivier, 'n afstand van 370 km. Ná sowat 160 km breek 'n dryfas. Kelsey stuur 'n telegram na die Argyll-maatskappy dat hulle 'n nuwe ewenaarslot moet stuur na Broken Hill. Daar was 'n dryfas by Broken Hill, maar hulle sou nooit Kaïro haal sonder 'n volledige ekstra ewenaarslot nie.

Die enjin dryf nou net een agterwiel aan, maar hulle vorder. In Januarie 1914 kom die span aan in Broken Hill, maar wag tot 22 Maart vir die dryfas met die ewenaarslot. Wilson skryf aan die Argyll-fabriek dat die motor uitstekend ry en baie beter stuur. Hy rapporteer ook dat hulle die swaar asetileen-koplampe en 'n kragopwekker afgehaal het, want dit was onmoontlik om in die nag ry.

Pickersgill-Cunliffe en Scott-Brown het die geselskap verlaat, glo om grootwild te gaan jag.

Die span doen aan by Kashitu en 'n ent ná Chiwefwe is Kelsey solank met 'n fiets en 'n draer vooruit om die roete te verken.

Sowat 13 km van Chitambo, die sendingstasie waar Livingstone dood is, slaan Kelsey en die draer kamp op.

Die laaste strooi

Dit is ook hier by die Chitambo-sendingstasie dat die Afrika-ekspedisie op Paassondag, 12 April 1914, in 'n tragedie eindig. Nadat die span net sowat 'n derde van die afstand afgelê het.

'n Luiperd dring die kamp binne en Kelsey wond die kat. Hy agtervolg die dier, en die gewonde luiperd bestorm hom. Die meganisme van Kelsey se geweer haak vas. Die luiperd beskadig die geweer en hulle raak "handgemeen". Kelsey druk sy arm in die luiperd se bek in 'n poging om hom op die grond te hou en met sy ander hand die meganisme van die geweer los te maak.

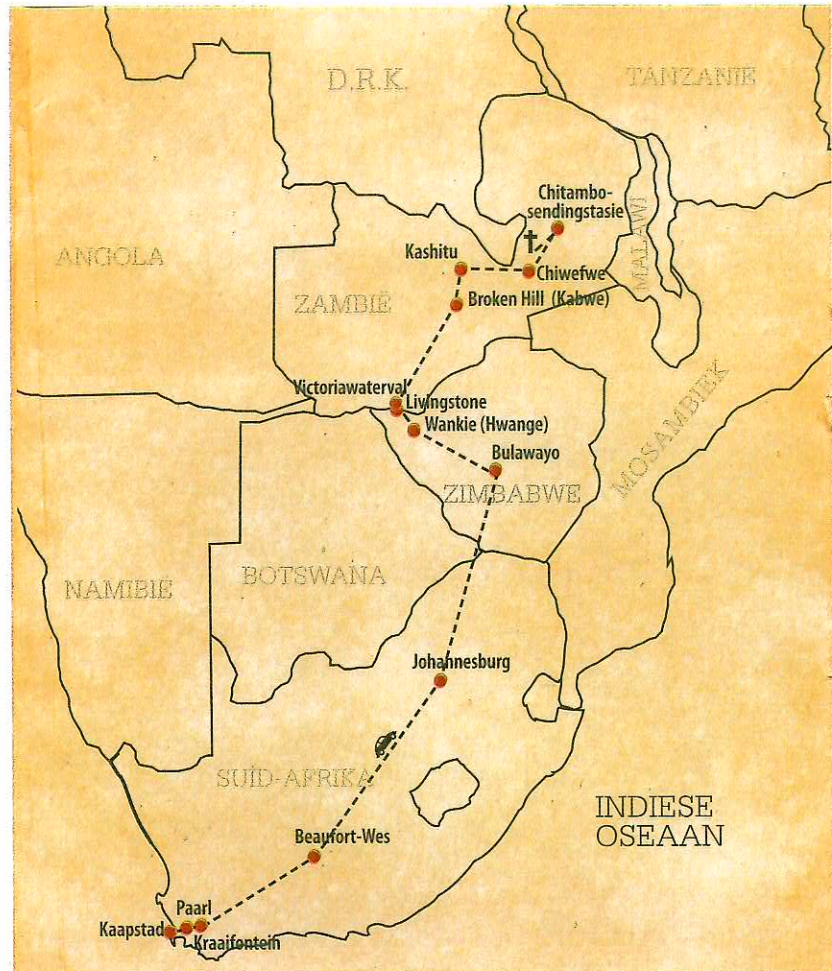
Een van die draers kry die luiperd aan sy agterbene beet en trek hom van Kelsey af, waarna hy hom doodskiet. Kelsey se hand is aan stukke geskeur. Sy linkerknie en bobeen het afgryslike wondê.

'n Boodskapper kry Gilliland en Wilson in die Argyll en vertel dat Kelsey swaar gewond is. Gilliland is te voet vooruit en kry Kelsey in die sorg van die sendeling se vrou. Gilliland en Wilson, wat intussen met die Argyll opgedaag het, besluit om Kelsey terug te neem na Kashitu, 300 km ver. Daarvandaan kon hy per trein na die hospitaal by Broken Hill gaan. Die motor skud te veel en hulle maak 'n draagbaar.

Kelsey se wonde was septies - hy moes dadelik geopereer word. 'n Ent daarvandaan (naby Chiwefwe) het dr. Fritz Otto Stohr met beeste geboer. Die motor is vooruit gestuur om Stohr te gaan haal. Kelsey sterf egter op die operasietafel. Hy is 177 km oos van Kashitu - 'n paar honderd meter van die pad af - in die bos begrawe.

Kelsey laat sy vrou en 'n driejarige dogtertjie agter, én 'n hoop skuld.

Gilliland glo die span kan steeds Kaïro bereik



aangesien die Argyll se enjin self nooit probleme ontwikkel het nie, maar dit sou te duur wees.

Die Argyll is in die bos by Kashitu gelaat, waar dit verkoop is om van Kelsey se skuld te delg. Dit is blykbaar daarna gebruik om voorrade aan te ry vir 'n span wat 'n spoorlyn gebou het en is lank die enigste motor daar rond.

Die res van die geselskap het ander weivelde gaan soek. Pickersgill-Cunliffe is tydens die Eerste Wêreldoorlog by Gallipoli in Turkye dood. Scott-Brown is tydens dieselfde oorlog in Oos-Afrika deur die Duitsers gevange geneem. Sy foto's en rolprentfilm het verlore geraak. Gilliland het nog vir 20 jaar vir *The Daily Telegraph* verslag gedoen oor ander ekspedisies.

Meer as tien jaar later is die 12 000 km van Kaapstad na Kaïro wel deur 'n voertuig getem. Op 13 September 1924 het majoor Chaplin Court-Treant en sy vrou, Stella, plus vier ander met twee Crossley-vragmotors van Kaapstad af vertrek. Ses maande later het hulle in Kaïro aangekom. Dié keer het 'n groot kat nie die reis gestuit nie. □

IN DIE KATTEBAK

- Pikke en grawe
- Meer as een domkrag
- Toerusting om klein brúe oor stroompies te bou
- Beddens
- 'n Biblioteek
- Gewere en ammunisie (vir beskerming)
- 'n Grammofoon met plate (vir die eensame aande in die bos)
- Rolprentkamera en film (dit weeg 'n allemintige 45 kg)

Bronne: telegraph.co.uk/history/10174069/The-African-expedition-doomed-for-disaster.html; *There's a secret hid away, Lawrence G. Green en Early motoring in South Africa - a pictorial history, R.H. Johnston*

Classic car prices bubble: is now the time to invest in an old car?

Published: 18 March 2015



As the hammer fell on the 1962 Ferrari 250 GTO at Bonhams' Quail Lodge auction last autumn, the market analysts were busy revising their price forecasts. The headline price of \$38,115,000 (£22.8m) – a new auction world record – captured headline writers' imaginations, but the truth is that the Pebble Beach auction in August actually put a lid on [classic car values](#).

Until the high-profile sale, recent GTO transactions took place in private, with the prices achieved subject to wild speculation. GTOs were notionally hyped up to £30-35m, inflating prices of classics across the board. Experts thought differently: a GTO was worth £20-25m – as Bonhams proved.

This is good news for the whole classic car market, silencing whispers that we were heading for an early-'90s style price crash. Marcus Atkinson, the MD at Hagerty's Cars That Matter, the classic car values bible, reckons, 'the sale of that car for "just" \$38m was a positive sign that rationality still rules in the marketplace, rather than a sign that things are cooling rapidly'.

Classic car prices: boom or bust?

The early-'90s crash was linked to the bubble bursting in Japanese real estate and stocks. 'The markets started to recover from about 1998,' says Dietrich Hatlapa, founder of the Historic Automobile Group International (HAGI), an independent classic car values think tank. Since then, there's never been a year where classic car prices fell back.

This was just as true for anything from your entry-level Porsche 911SC all the way to blue-chip, competition Ferraris, the long-time darling of the classic car investor.

The really interesting changes have taken place since 2008, when the global economic meltdown forced everyone to re-evaluate their finances. In a market where more conventional investments have frequently struggled, classic cars have continued to surge upward.

Hatlapa, whose company tracks prices of the most important classic cars, says: 'For most of the past six years, our HAGI Top Index measured double-digit growth rates, and during 2013 we observed record growth of more than 40%. So far, 2014 is turning out to be a more moderate year, growing 8.42% to the end of July.' The GTO will no doubt rein that in further.

Hagerty's Atkinson adds: 'From 2011 to 2013, the market recovered to the point where nearly every sub-market was trading at all-time highs. Although there are signs that it's levelling off, it will likely remain strong until the next global economic crisis.' And while interest rates remain at historic lows, classic cars continue to be a fun way of growing your money.

Are classic values entering a boom period in 2015?

So what makes today's market different to that of the early 1990s, when values crashed spectacularly? Significantly, 2013 aside, growth has been steady rather than spectacular, and whereas in the 1980s the emphasis seemed to be purely on vehicle condition (with a consequent tidal wave of often questionable restorations to order), today cars are valued for their history and provenance. Patina is all.

Tellingly, far fewer classic cars are bought with borrowed money today, and buyers are much better educated about a more international market – so the compulsion to sell at a loss lessens when local troubles occur. It's easy to move your car on in another, more prosperous, overseas market these days. Rob Sass, a Hagerty's analyst in California, bought a 200,000-mile Porsche 911SC in 2012 for the equivalent of £7800. He sold the car in Germany two years later for about £14,000. 'I suspect that the German will make a profit on the car too, as the market on rust-free, clean ex-California 911s in Germany seems brisk,' he says.

So, while the years of spectacular growth in classic car values might be over, there's little danger of them crashing either. Expected 5% annual growth in values of the 'right' cars, sustained in the long term, is not to be sneezed at – and you can have a hell of a lot of fun driving your investment. What better excuse is there to cash in that ISA, dig out some money from under the sofa, and indulge in buying something classic?

SAVVA Technical Tip 97 – O-Rings

Recently I had an O-Ring problem. I was fitting a device to a Bentley that converts the old drop-in oil filters (R600.00 each) to take the later spin-off GUD filters as used on Jaguar XJ6's (R70.00 each).

The problem was I would need a rather large O-Ring which was not supplied with the fitting. After a tour of the Midas and other parts suppliers I drew a blank. It was suggested I visit the local Bearing Man as they keep a range of O-Rings. I will say they were very helpful and went through their stock but couldn't help. However, as I was leaving one of their assistants called me back and suggested that I make my own O-Ring.

He supplied me with a metre of 6mm round rubber and a bottle of mutti to stick the ends together. It was a case of cutting it to required size and glueing the ends together. The total cost was about R35.00. It seemed too simple, however it worked and problem was solved.

In the future I now have a simple and inexpensive way of making O-Rings.

