

Guy



Inleiding.....	1
Guy Arab	4
Guy Arab MK III.....	5
Guy Arab MK IV	22
UF en LUF	35
Guy Vixen.....	41
Otter.....	47
Warrior.....	51
Victory	52

Inleiding

Guy Motors Limited is opgericht door Sydney Guy. Eerst werkte hij bij Sunbeam Motor Car Company, dit was een autofabrikant in Wolverhampton. Na een discussie over de hoogte van zijn loon, zette hij zelf in 1914 een eigen bedrijf op. Op een terrein bij Fallings Park in Wolverhampton kwam zijn eerste fabriek te staan. Zijn eerste product was een lichte vrachtwagen met een laadvermogen van ca. 750 Kilogram. De eerste exemplaren werden verkocht in september 1914. Op hetzelfde chassis werd ook een autobus gebouwd met een capaciteit van 14 passagiers.

De eerste bus werd afgeleverd in 1921.

In het midden van de jaren twintig nam de behoefte aan autobussen met een grote capaciteit sterk toe. Guy ontwikkelde een dubbeldeksbus, ook in een trolleybusversie, op een chassis met zes wielen. De bussen werden onder andere besteld door de Public Omnibus Company en reden door de straten van Londen. Ook in Nederland hebben enkele van deze zeswielaars gereden, onder andere bij Leo Kors in Andijk en bij Tensen in Soest. Importeur voor Nederland was Guy Motor Distributors in Soest (eigenaar J.C. Bruigom). Deze exposeerde het zeswielige Guy-chassis op de RAI van 1929.

In oorlogstijd (WW2) bouwde Guy zo'n 2700 bussen, meest dubbeldekkers en trolley maar ook andere modellen vonden na de oorlog hun weg naar diverse vervoerders waaronder Twee Provinciën en 5 andere Nederlandse bedrijven.

GUY-MOTOREN.

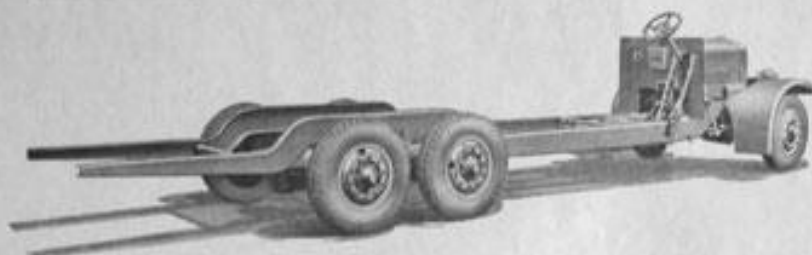
Op stand No. 172 exposeert Guy Motors Distributors te Soest een zeswieler Guy bus-chassis, met 4 cylinder motor, geschikt voor een carrosserie voor 34—36 passagiers. De Guy-zeswieler is een der weinige, welke thans jaren in gebruik is geweest en die bewezen heeft aan alle eischen, die men aan een zeswieler mag stellen, te voldoen.

HET MEEST VOLMAAKTE CHASSIS TER WERELD!!

VIERDEBESTEL-
LING DER STAD



OLDHAM IN GUY
ZESWIELERS



DE ZESWIELER WELKE IN PRACTJK BEWEZEN HEEFT AAN DE ALLERHOOGSTE EISCHEN TE VOLDOEN
HET AANGEWEEZEN CHASSIS VOOR SNEL VERVOER MET GROOTE Bussen IN VERBAND MET DE NIEUWE WEGENWET

DE GUY ZESWIELER IS EVEN
GEMAKKELJK TE



DEMONTTEEREN ALS HET
NORMALE CHASSIS



HET 29 PERS. GUY CHASSIS,
BUITENGEWOON LAGE BOUW GEWICHT 2250 K.G.
GEEN OBSTRUCTIE ONDER OF BOVEN
CHASSIS-BALKEN


GEEN CHASSIS TER WERELD
ZOO GEMAKKELJK



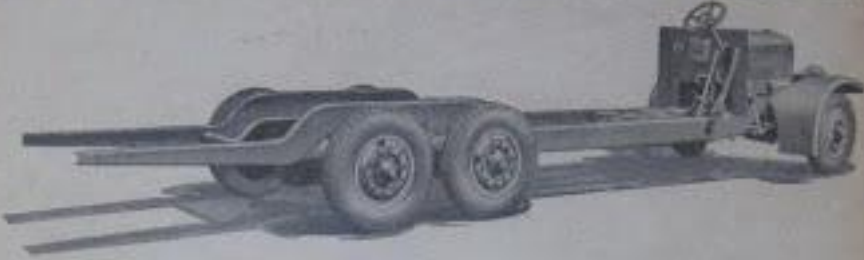
TE DEMONTTEEREN ALS DE GUY

BEZICHTIGT OP STAND 134 DER R.A.I.
DE BOVEN AFGEHEELDE GUY-CHASSIS

GUY MOTOR DISTRIBUTORS
SOEST - HOLLAND





THE WORLD'S BEST.



DE GUY ZESWIELER.

Met het oog op de nieuwe wegenwet, is alleen de zeswieler, door de mindere
wielbelasting geschikt voor aaschvervoer met groote bussen.

De vele en herhaalde nabestellingen, door de grootste steden der wereld van Guy
zeswielers, stemmen de Guy toe.

 THE WORLD'S BEST SIX WHEELER 

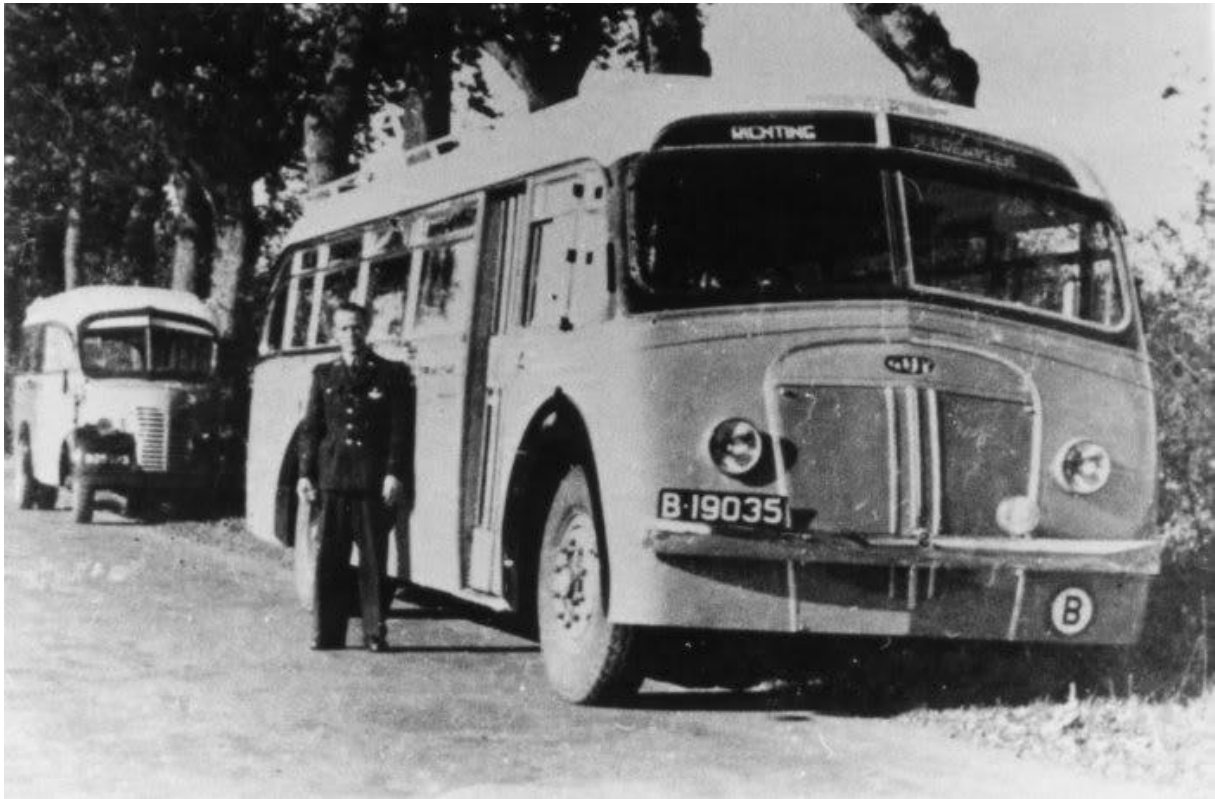
VRAAGT VERDERE BIJZONDERHEDEN
 EN ONZE UITERST BILLIJK GESTELDE PRIJZEN
 EN BEZICHTIGT DEN ZESWIELER IN ONZE SHOWROOMS

GUY MOTORS DISTRIBUTORS
 SOEST - HOLLAND

De economische grote depressie van 1929 bracht het bedrijf in grote financiële problemen. De omzet zakte in, ook doordat de Amerikaanse autofabrikant General Motors Corporation een belangrijke concurrent oprichtte, Bedford Vehicles. In 1933 introduceerde Guy Motors de Arab autobus, de eerste met een dieselmotor.

De verkopen vielen aanvankelijk tegen, maar de bus is, met aanpassingen, tot laat in de jaren vijftig in productie gebleven.

Guy Arab



1933 Guy Arab

Het eerste Arab buschassis verschijnt in 1933, en is zowel geschikt om er enkel- als dubbeldekkers op te bouwen. Standaard werd een Gardner LW (LW 5 Of LW 6) motor ingebouwd. Dit waren de eerste Guy's met dieselmotor.

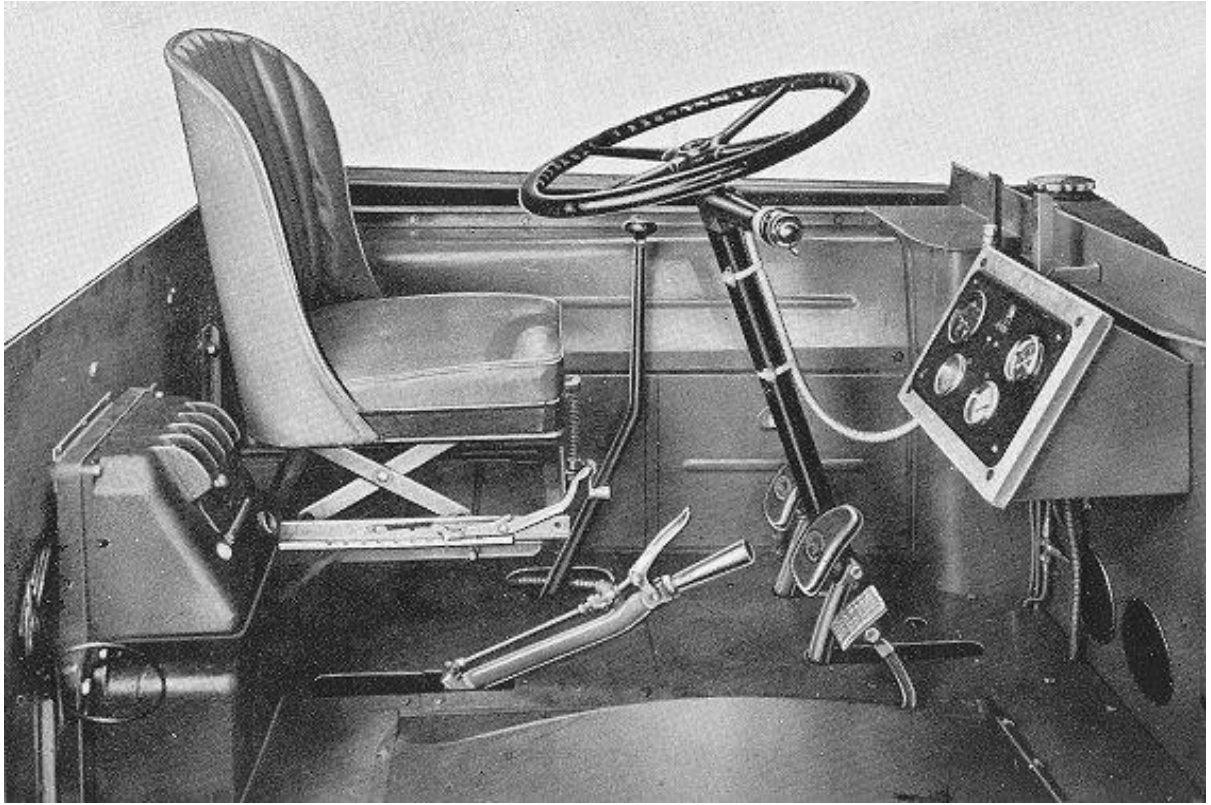
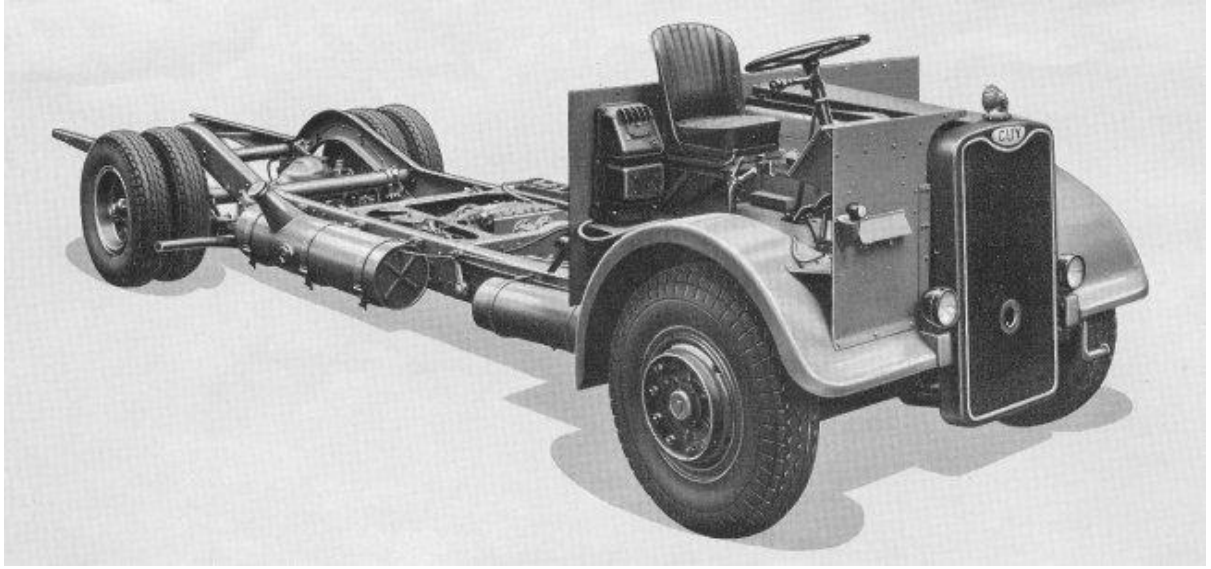
In volle oorlogsperiode – we schrijven 1942 – komt een aangepaste Arab op de markt, geschikt om dubbeldekkers op te bouwen. Door het gebruik van gietijzeren in plaats van aluminium onderdelen was het chassis maar liefst 20% zwaarder geworden. Het model werd uitgerust met de Gardner 5LW of 6LW motor.

De verkopen vielen aanvankelijk tegen, maar de bus is, met aanpassingen, tot laat in de jaren vijftig in productie gebleven.

Guy Arab MK III

In 1946 verschijnt er een nieuwe – enkeldek – versie van de Arab: de Mk III. Deze heeft een wielbasis van 17ft 6in (5,334 meter). De motor blijft vooraan, de instapdeur bevindt zich na de vooras. Het model komt ook in een linkse versie beschikbaar.

Na de oorlog bleef de productie van bussen, zowel voor thuis- als exportmarkten, de belangrijkste activiteit. Naast de Guy Arab werd ook de Guy Victory een veel gebouwd busmodel.





Busstation Gouda 1947



Eén der 60 complete **GUY „ARAB”** Autobussen met 45 zitplaatsen, voorzien van 6 cyl. 102 P.K. Gardner-Dieselmotor, zoals geleverd worden aan bijna alle grote maatschappijen voor streekvervoer in Nederland

Importeurs:

**N.V. DE NEDERLANDSCHE
MOTOREN MAATSCHAPPIJ**

Hoofdkantoor: Waalhaven O.Z. 1, Telef. 79507
ROTTERDAM-Z.



Carrosserie Saunders



Guy Arab Maarse en Kroon



Guy Den Oudsten 1947



De lijndienstbussen van de NAL werden ook ingezet als 'Langhout Tours'. Dit is bus 26 van het merk Guy-Arab uit Engeland, met als importeur Jongman in Oegstgeest, waar deze foto gemaakt is. De bus is in bedrijf geweest van 1949 tot 1971. Aan de zijkant is het logo van de busonderneming te zien.



Guy Arab Maarsse en Kroon 1950, carrosserie Verheul (of een Crossley?)



1947 TET 76 serie 75-81 Guy Arab Mark III carrosserie Saunders

De carrosserieën van het Engelse Saunders waren zodanig slecht, dat ze reeds na twee jaar vervangen moesten worden. In 1949 kwamen ze weer terug met een opbouw van De Schelde, gebouwd op tekening van Verheul. Verheul had een volledig gevulde orderportefeuille, en kon zelf niet leveren.



Guy Arab III Zabo 1947





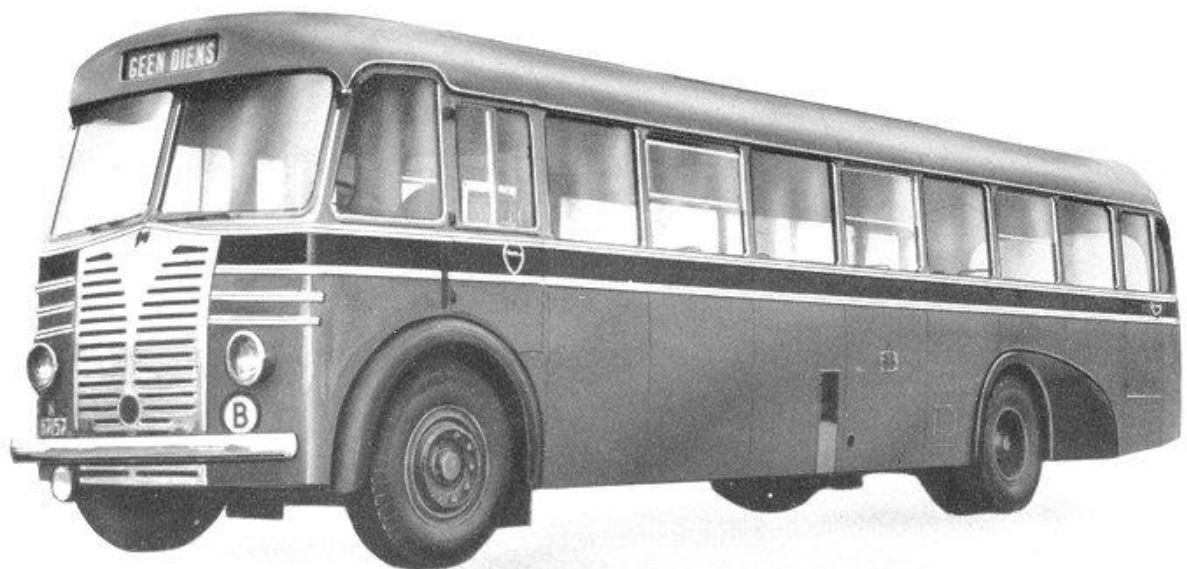
NAO 50 Guy Arab MKIII Verheul 1947



1947 Guy Arab Verheul NB-34-13 NL



DABO-EDS 48, Guy Arab MkIII 19'6'' / Saunders, bouwjaar 1947 Station Groningen



Guy Arab MK III Carrosserie Saunders



EDS 50 carrosserie Saunders

EDS-bus 50, een Guy Arab Mk III 19'6" met Britse Saunders-carrosserie uit de serie van 60 bussen die in 1947 geleverd werden aan BBA (15), EDS (10), GTW (9), drie TP-bedrijven (9), TET (7), NAO (6), EBAD (3) en NAL (1).

Het houten skelet dat als basis diende voor de stalen beplating was zo slecht dat vrijwel alle 60 stuks al na enkele jaren een nieuw koetswerk kregen. Zo zorgde de firma Saunders (op het schiereiland Anglesey in Wales) indirect voor heel wat Nederlandse werkgelegenheid.

De EDS was er later mee dan de collega-bedrijven, maar in 1958 kregen ook de negen Guy Arabs 45 en 47-54 een nieuwe opbouw van Medema (de 46 was in 1955 verongelukt en afgevoerd).



EDS 53 carrosserie Saunders



Een van de Guy Arabs van de EDS. De Saunders-carrosserie uit 1947 is in 1958 vervangen door een Medema-opbouw. Meppel, garage DABO, foto 1962



Guy Kusters 1948



Guy Arab Maarse en Kroon 114 1950 Kennemerplein Haarlem

Deze bus uit 1949 werd, samen met een soortgenoot, besteld door het busbedrijf Roland te Slochteren. Ze waren echter te breed voor de B-wegen op de lijn Woldendorp-Groningen. Er werd geen ontheffing verleend. Maarse & Kroon was bereid dit tweetal over te nemen en gaf ze de nummers 114 en 115.

In 1949 werden er twee Guy Arab's met een carrosserie van Smit-Appingedam in gebruik genomen. Deze twee bussen kregen de nummers 114 en 115. Eind 1956 werden de bussen overgedaan aan de RTM.



Guy Arab Mk.3 1948 carrosserie Van Oers. AMZ 2, Auto Maatschappij Zeeland.



Guy Arab Mk III / v. Oers 44-p bus '48 (48-52) Bus 11 AMZ.





1948 Guy Arab carr. Verheul NB-28-54



BBA 377 Guy Arab met een carrosserie van Verheul/DeSchelde uit 1949

Het chassis werd geleverd door de sloop van de Engelse Saunders carrosserie die er oorspronkelijk in 1947 op was gebouwd.



TET 78 Carrosserie Hondebrink Almelo



TET 78 interieur Hondebrink

https://www.advweb.nl/files/Langs_de_wegen/Guy-bussen%20in%20Nederland_overzicht.pdf

Guy Arab MK IV

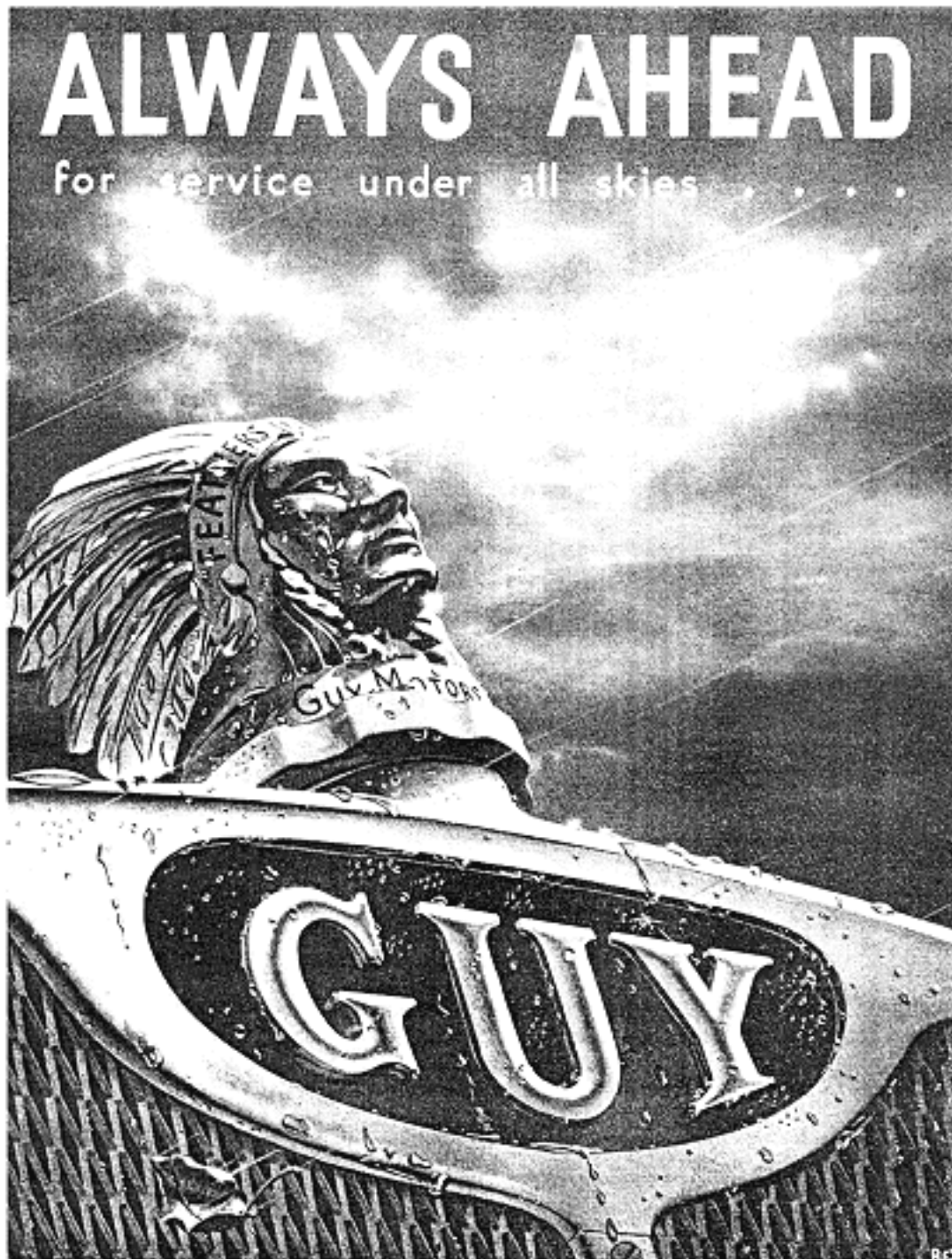
De Arab Mk IV komt in 1950 op de markt als een chassis voor dubbeldekkers. Er komt ook een single-deck versie op de markt met een wielbasis van 18ft 5in.



MK 114



Guy Arab/Roset bus 7 van de ZVTM uit Terneuzen, 1950. Bouwjaar 1949
Bron: collectie S.O. de Raadt, NCAD Helmond



'Arab' single and double-deck Buses. 'Vixen' 4 ton Goods & Passenger Chassis. 'Otter' Diesel and Petrol 5 to 6 tonners. 'Wolf' 2 to 3 tonners.

GUY MOTORS LTD · WOLVERHAMPTON

Advertentie 1950

Vanaf 1949 kocht de ZVTM de langere Guy Arab mk.III. Deze bus had een wielbasis van 5,94m en had standaard een Gardner 6LW dieselmotor. Deze ZVTM 7 ging eerst als "Lepelaar" door het leven met kenteken K-12500. In 1953 werd dat NB-25-92. Het Roset koetswerk had zwaar te lijden van de slechte wegen en het stugge chassis, waarop in 1958 de Arab opnieuw werd gecarosseerd bij Verheul.



Dezelfde bus circa 1965 op weg naar Hulst

In 1964 kreeg hij (na een aanrijding?) een ander kenteken: ZB-09-61, met een nieuw front van Jonckheere.



1951 Een Guy toerwagen van de TP met carrosserie van ZABO



Carrosserie ZABO 1951 TP 6



Lijnbus TP 2 carrosserie ZABO ex RODL, Kinderdijk, 12-9-1962, (foto: H. van 't Hoogerhuijs)



TP 11 Guy Vixen ZABO 1955



Twee Provinciën bus CAOM 12. Guy-Jongerius '47 ex BBA (verzameling Peter v. Meurs)



TP 14. Guy '47-Zabo '59, (verzameling Peter v. Meurs)

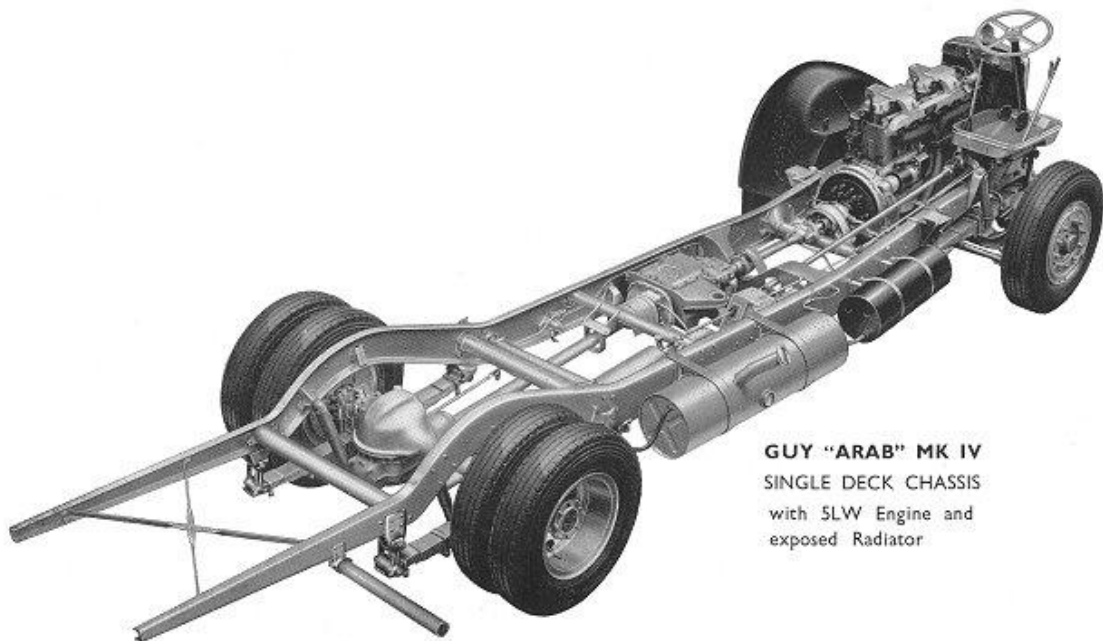


Twee Provinciën bus 48. Guy-Zabo '57, (verzameling Peter v. Meurs)



Twee Provinciën bus 50. Guy-Zabo '57, (verzameling Peter v. Meurs) 1960

De Arab Mk IV komt in 1950 op de markt als een chassis voor dubbeldekkers. Er komt ook een single-deck versie op de markt met een wielbasis van 18ft 5in. De radiator is opnieuw vorm gegeven.



GUY "ARAB" MK IV
SINGLE DECK CHASSIS
with 5LW Engine and
exposed Radiator



www.delcampe.net

Guy Verheul VAGU

squier



Guy-Arab MK IV TET 86 met een carrosserie van Verheul 1951. In 1960 vernummerd in 186. Verkocht in 1963 aan Snel en Co. Foto Herman van t Hoogerhuys Enschede 1961.



Guy-Arab 186 met kenteken NB-32-85. Carrosserie van Verheul 1951. Opname 1963



TET 86 Guy Arab Verheul



Guy-Arab nr. 89 3 met een carrosserie van Verheul 1953. In 1963 verkocht aan Snel en Co. Foto Herman van t Hoogerhuys enschede NS 1960.



Guy bus 81 met een carrosserie van Hondbrink. Bouwjaar 1955. Foto Jan Eggink op het station Almelo



TET 78 Hondebrink



Guy Arab 1952 TET 89



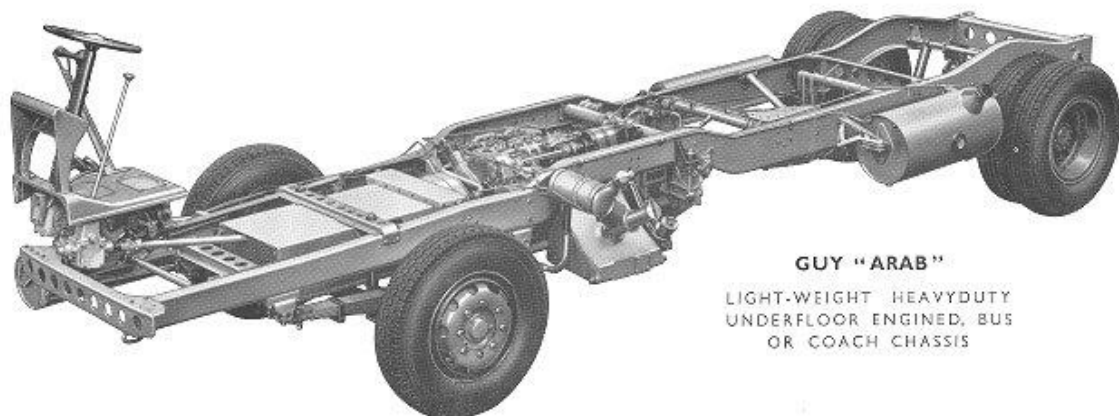
TP 52 Bouwjaar bus 1958 Foto 24-03-1972 Te Utrecht autobusstation

TP Guy Arab Den Oudsten 1958, foto 1972 station Utrecht

UF en LUF

Tijdens de jaren vijftig worden chassis met een ondervloermotor tussen de assen populair. Guy speelt hierop in met het Arab UF chassis (Underfloor), dat in 1950 samen met de Arab Mk IV gelanceerd wordt.

De tot dan toe verticaal geplaatste Gardner 6LW-motor krijgt nu een horizontale positie tussen de wielassen. Gardner zou dit type de naam HLW meegeven. De motor was bij introductie gekoppeld aan een vijfversnellingen tellende preselective versnellingsbak. Later kwamen er langere chassis en ook 4 of 5 versnellingsbakken van het type constant mesh.



GUY "ARAB"
LIGHT-WEIGHT HEAVYDUTY
UNDERFLOOR ENGINE, BUS
OR COACH CHASSIS

Lichtgewicht chassis met ondervloer motor (LUF)

Gardner 5HLW, of de Gardner 6HLW

Omdat de kosten van het busvervoer bleven stijgen, vroegen exploitanten meer en meer naar lichtere chassistypes om zo het brandstofverbruik te minderen. Om aan deze verzuchtingen tegemoet te komen, bracht Guy in 1953 een lichtere versie van zijn UF op de markt. Deze Arab LUF werd ook aangedreven door een Gardner 5HLW of 6HLW motor. De wielbasis bleef op 16ft 4in.

Beide types bleven in productie tot in 1959.





fabrikant van de bekende Britse
Guy-chassis
voor trucks en bussen,
wordt in Nederland
vertegenwoordigd
door:

WERVO

N.V.

IMPORT

LAAN VAN MEERDERVOORT 52c DEN HAAG TEL. 399877*



Guy Arab LHUF 6222L / Domburg 50/3-p bus '51 (51-72) ZVTM Sperwer



Tweede carrosserie van Verheul 1959 ZVTM Sperwer



Guy Verheul semi toer NAO 70



ZVTM 24 1955



ZVTM 28 (Vink) Guy Arab LHUF/Verheul 1957 (rooster in grille) Aantal personen (zit/sta) : 46/06 met gebolde voorruit in het bovendeel

Guy Vixen

GUYS FOR LONG LIFE

OTTER



Rear Axle	Asle Ratio	Maximum Road Speed	Top Gear Gradient	Bottom Gear Gradient
Single Speed	5.425	40 m.p.h.	1 in 62	1 in 51
Two Speed	4.5	50 m.p.h.	1 in 108	1 in 7
	4.25	36 m.p.h.	1 in 51	1 in 5

	Ft. Ins.	Metres
Wheelbase	14 9	4.495
Overall width of chassis (over rear tyres)	6 11½	2.124
Rear of cabs to end of frame	18 10½	5.739
Track - front (at centre line of wheels)	5 9½	1.763
- rear	5 5½	1.654
Frame height (laden)	2 3¼	0.708
Turning circle	58 0	17.700
	Cwts.	Kgs.
Chassis weight (including spare wheel)	50	2540



AND LOW RUNNING COSTS

VIXEN

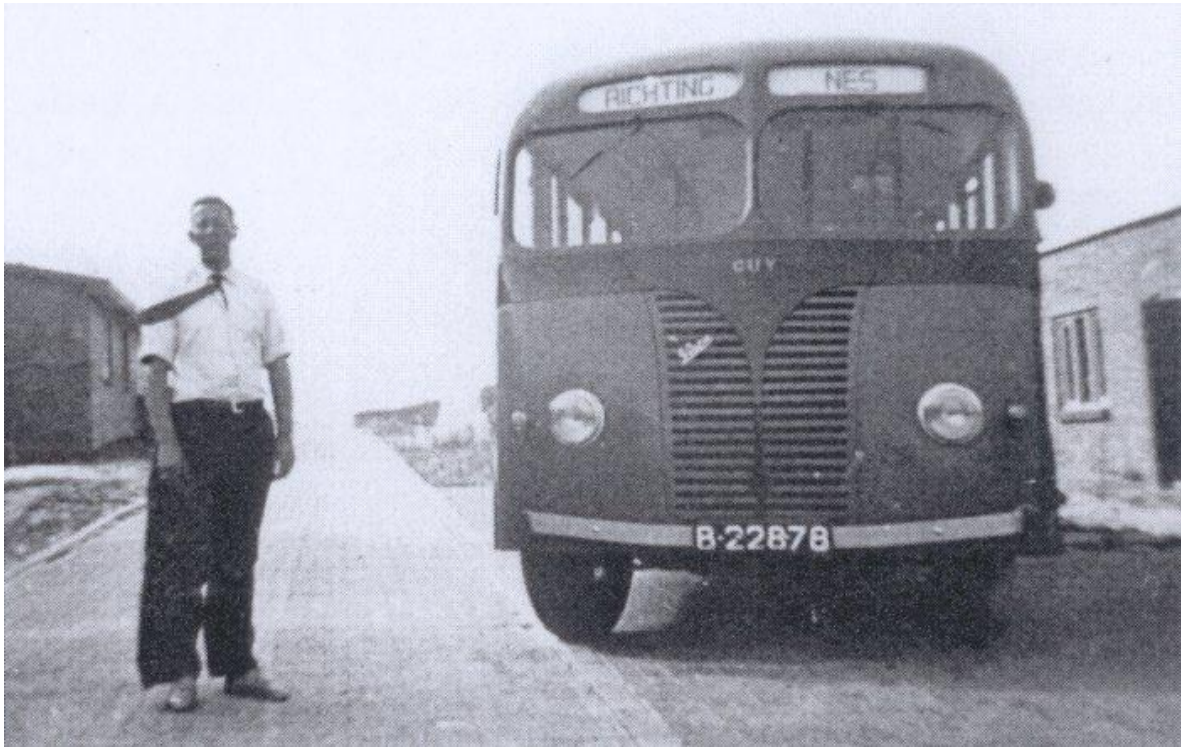


	Ft. Ins.	Metres
Wheelbase	14 9	4.495
Overall length of chassis	23 10½	7.275
Overall width of chassis (over tyres)	6 10½	2.086
Rear of front structure to end of frame	18 7½	5.666
Track - front	5 6¼	1.688
- rear	5 5¼	1.654
Minimum ground clearance	3 2½	0.79
Frame height (laden)	2 2½	0.679
Turning circle	58 0	17.678
	Cwts.	Kgs.
Chassis weight (full running order)	43	2184.5



Vixen lichte viertonner buschassis

De Vixen vrachtwagenchassis stammen uit de jaren 30. Vanaf 1946 kwamen ze terug in het gamma, met een aantal verbeteringen. Er werden er nu ook bussen op het frontstuurchassis gebouwd. Aanvankelijk werd een 58 pk viercilinder benzinemotor gebruikt die gekoppeld was aan een vierversnellingsbak. In 1948 werd de Perkins P4 dieselmotor geleverd.



1946 Hainje



Guy Vixen 1947 carrosserie van Leersum uit Hilversum



Vixen 1947 Carrosserie v.d. Bos van Veltman & Paulusma (Oostermeer / De Tike)



Vixen Verheul 1947



Guy Vixen / de Groot bus van Van Oeveren uit Zierikzee, 1948.
bron: 65 jaar Van Oeveren Reizen 1927-1992, door J.C. v. Hartingsveldt.



Den Oudsten 1949 Enhabo



Guy Vixen Roset 1949



Guy Vixen Roset ZVTM 1947





RTM 26 Guy Vixen Hoogveen 1949



1959 Guy Roset

Otter



Guy Otter/Domburg 1950 bus 8 C.H. v. Oeveren Zierikzee

De Otter was een 6-tons chassis en op de markt gebracht in 1948. Een verbeterde versie van het chassis verscheen in 1950. In 1957 kreeg het chassis weer een update.

Onder andere geleverd met Gardner 4LK dieselmotor.



fabrikant van de bekende Britse
Guy-chassis
voor trucks en bussen,
wordt in Nederland
vertegenwoordigd
door:

WERVO

N.V.

IMPORT

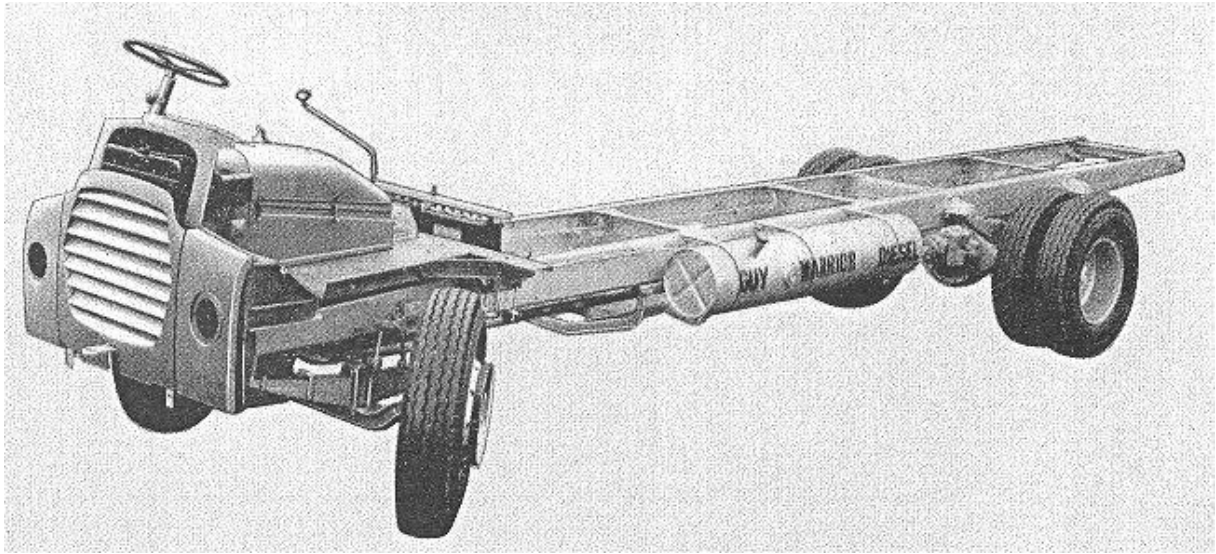
LAAN VAN MEERDERVOORT 52c DEN HAAG TEL. 399877*



AMZ 29 Guy Otter / de Groot 37/12-p bus '50 (50-61)



Warrior



Guy Warrior buschassis

Een verdere ontwikkeling van de 'Warrior' was het passagierschassis met verticale motor, opgebouwd uit persingen van 9 inch diep x 3 inch breed x ¼ inch dik, staal met hoge treksterkte. Het had een vooras van gelegeerd staal T-sectie, een volledig zwevende achteras met twee snelheden, Bendix-Westinghouse luchthydraulische remmen en een stuurinrichting met nokken en dubbele rollen. De ophanging bestond uit overhangende semi-elliptische veren voor en achter, met schokdempers van het hefboomtype aan de voorzijde. Hij werd aangedreven door een Gardner 4LW-dieslmotor (5,6 liter, 75 pk bij 1700 tpm.) of een 7,685 liter 112 pk zescilinder diesel). Het chassis was geschikt voor carrosserieën van 40 tot 42 personen.

Een andere ontwikkeling van de 'Warrior' was het lichtgewicht passagierschassis met een vloermotor, de L.U.F. in het kort. Het werd meestal aangedreven door een Gardner 5HLW-oliemotor, hoewel er andere motoren beschikbaar waren om aan individuele vereisten te voldoen. Het lichtgewicht chassis was bedoeld voor 9 meter lange bus- of touringcarcarrosserieën en ontworpen met het oog op betrouwbaarheid en een lange levensduur.

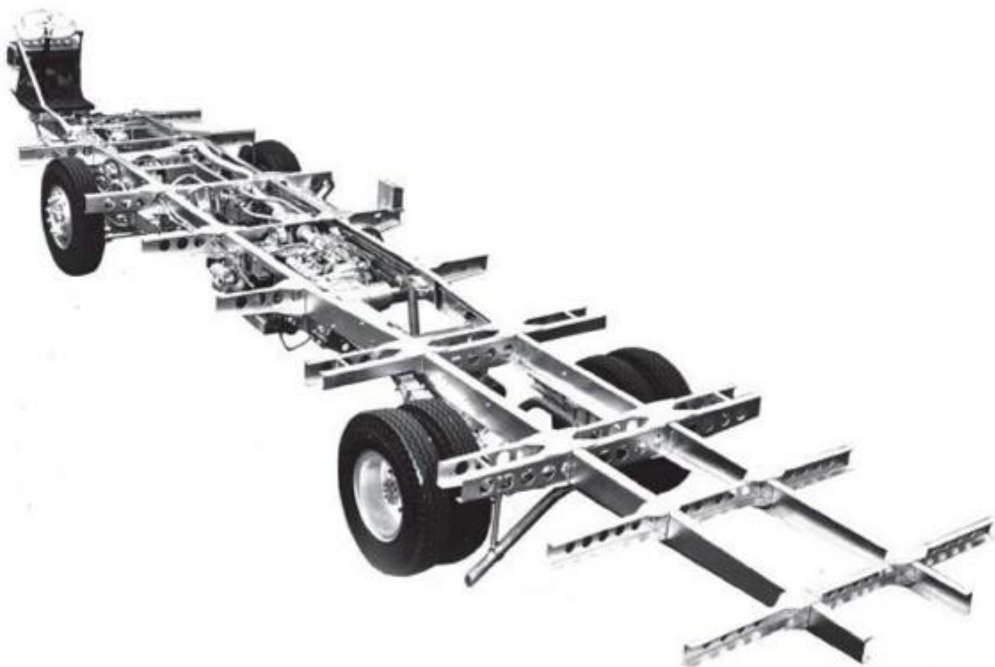


Guy Warrior 1960

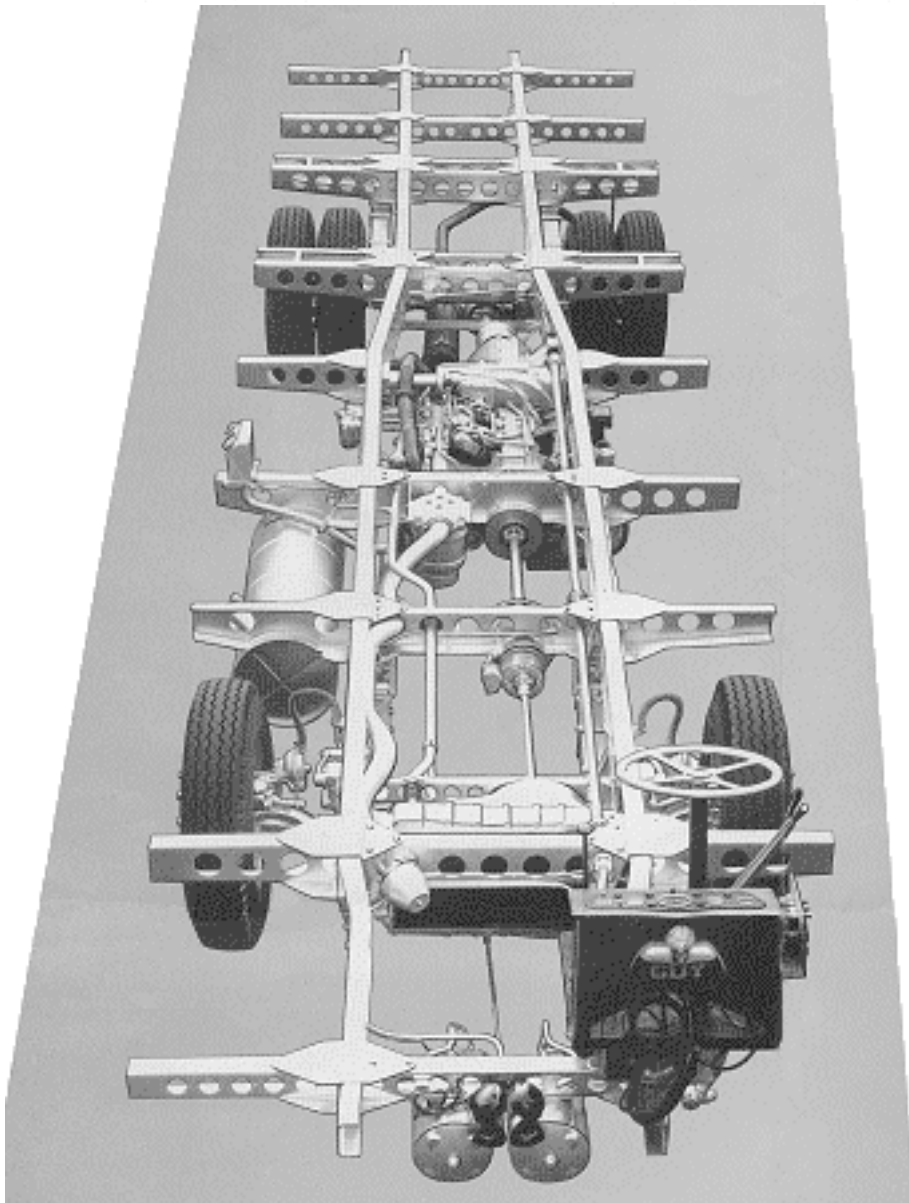
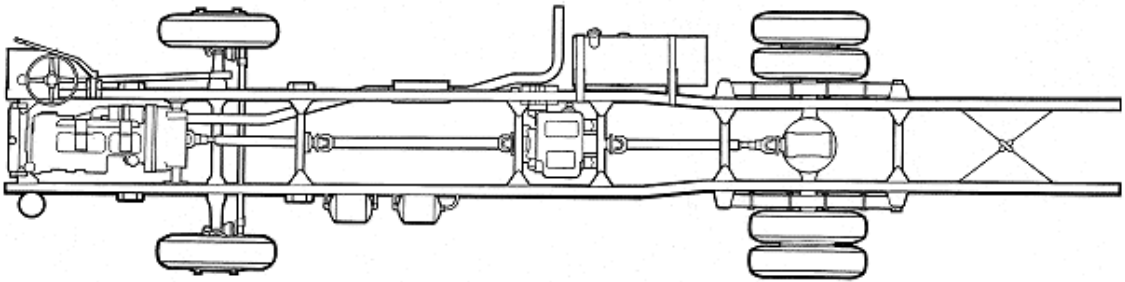
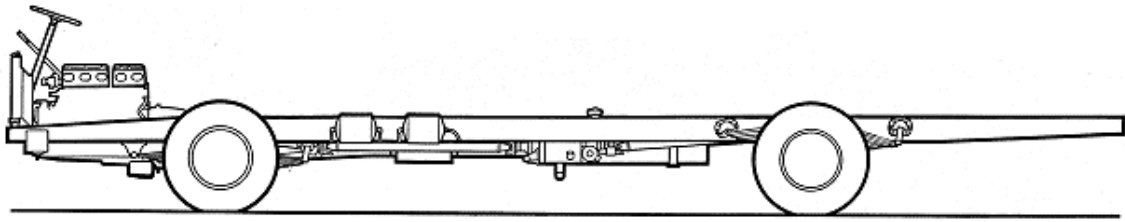
Victory

In 1965 werd de 'Warrior Trambus' vervangen door een nieuwe versie van het 'Victory'-chassis op basis van het 'Big J'-vrachtwagenchassis, met een AEC AV505, Gardner 6LX of een 112pk Gardner 6LW-motor. De 'Victory Trambus' zoals deze werd genoemd, werd later het standaard zware exportbuschassis van British Leyland.

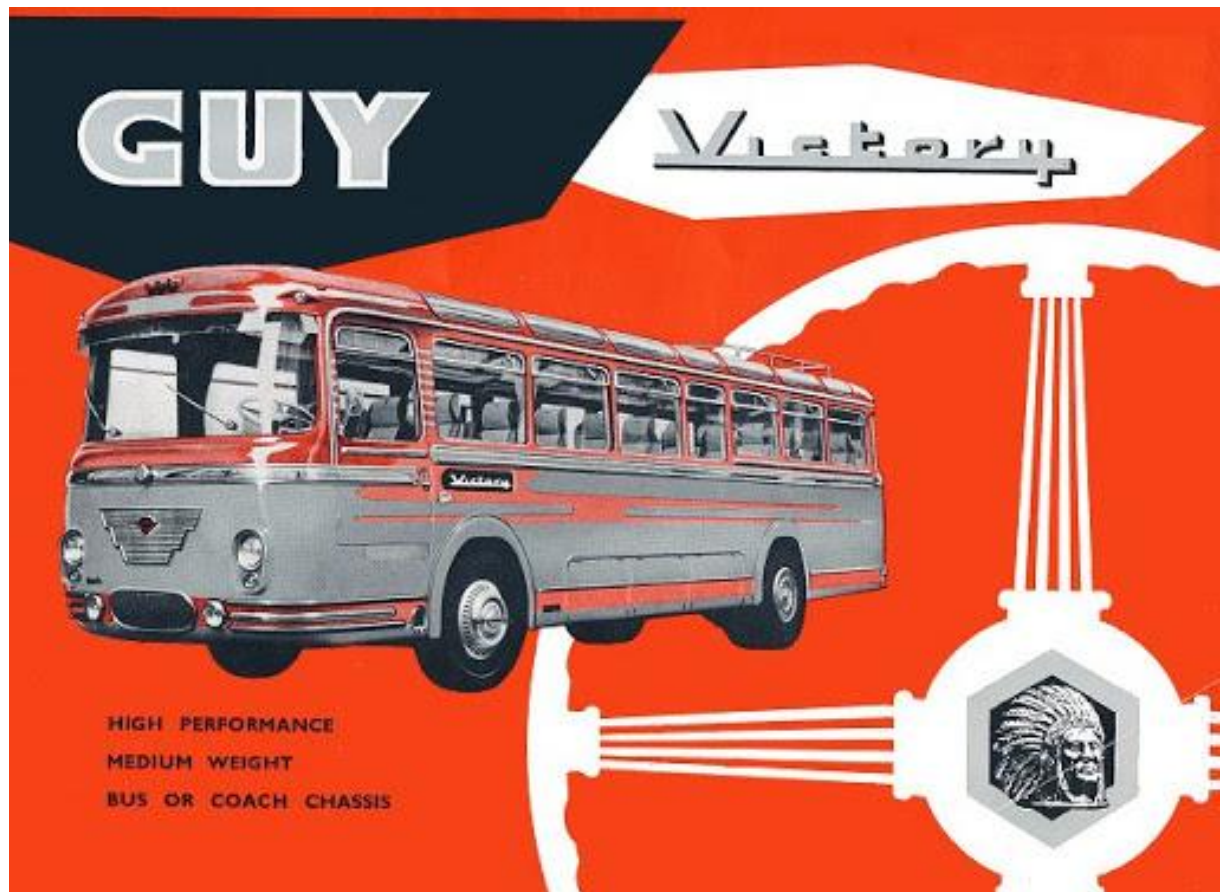
De Victory kon geleverd worden met een epicyclische versnellingsbak of een constant mesh (met hydraulisch bediende koppeling), met vijf versnellingen, eventueel met overdrive. Bendix Westinghouse tweekrings luchtdrukremmen zorgen voor veilig stoppen. Het maximaal toelaatbare totaalgewicht komt op 13,5 ton.



This factory image of the Victory chassis shows the simple but robust style of construction. AMRTM/GUY ARCHIVE



Chassis met bladveren geschikt voor semi integrale opbouw



Guy Victory Kusters

Naast de Guy Arab werd ook de Guy Victory een veelgebouwd busmodel. Ebatours – Beek was de toerwagen afdeling van de EBAD-Beek (Eerste Beekse Autobus Dienst). Bus 75 die we hier zien was een Guy Victory met Leyland motor (niet ongebruikelijk) en een carrosserie van Kuster Venlo. Deze touringcar had 45 zitplaatsen en is

gebouwd in 1960. Intern werd de tenaamstelling af en toe gewijzigd tussen EBAD en Ebatours. Na 21 jaar trouwe dienst is de bus in 1981 afgevoerd. Zowel Guy als EBAD/Ebatours bestaan niet meer. Kusters is onderdeel geworden van het VDL-concern en richt zich vooral op mini/midibusjes.



EBAD 75 Guy Victory Kusters



EBAD 77 Guy Victory Kusters

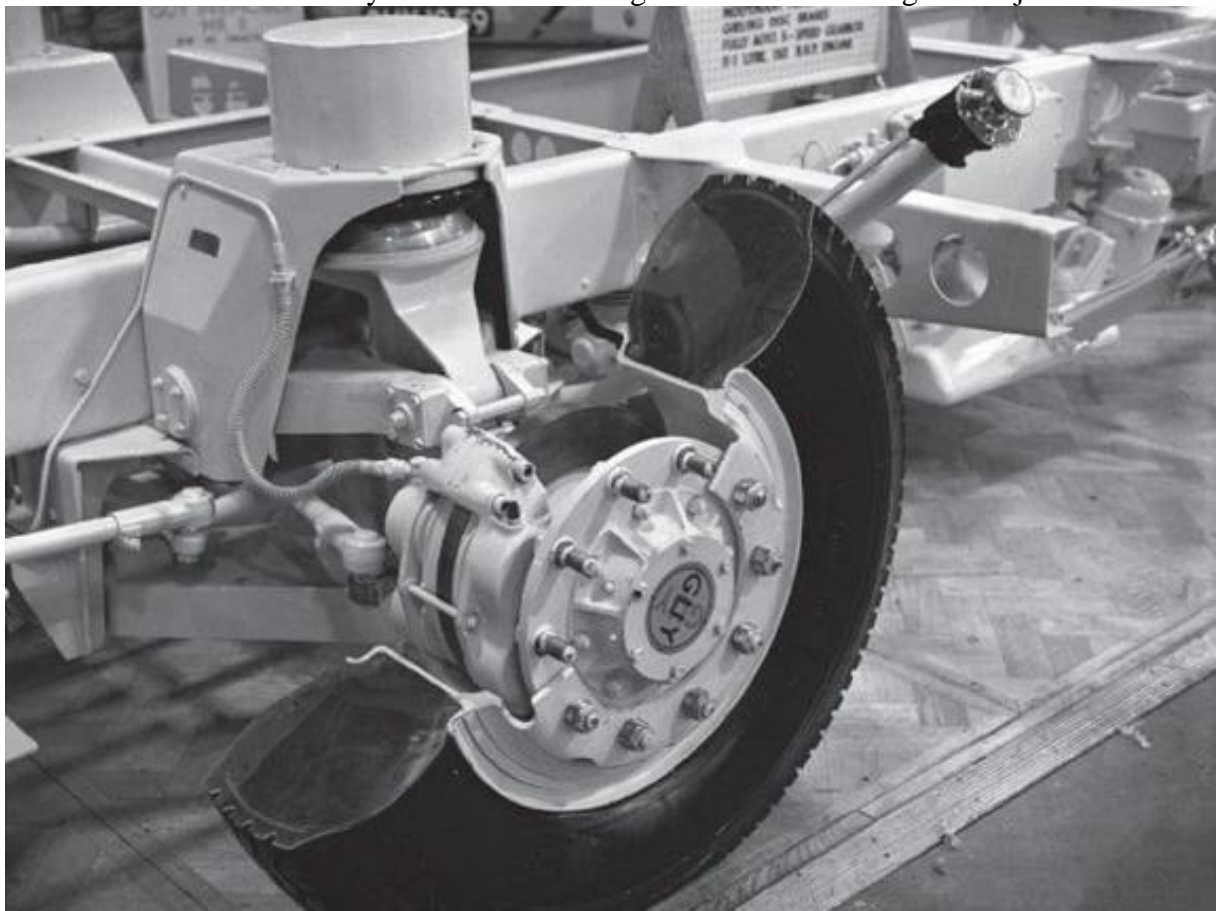


EBAD 78 Guy Victory Kusters



EBAD 84 Guy Victory Kusters

Latere versies van de Victory konden worden uitgerust met luchtvering en schijfremmen.



In 1957 ging oprichter Sidney Guy met pensioen. Vier jaar later, in 1961, werd het bedrijf opgekocht door Jaguar.



TP 3, (RODL, 1965), Keukenhof, 18-5-1970, (foto: H. Wind) carrosserie ZABO



TP 5 Guy Victory ZABO



Twee Provinciën bus 19 Guy Victory ZABO, ex RODL, Gouda, 6-11-1969, (foto: Harry Wind) - in dienst 1961 –



Twee Provinciën bus 25, ex RODL, Arnhem, 3-6-1967, (foto: Harry Wind) in dienst 1961 –



Twee Provinciën bus 28, ex RODL, Kruiskade Rotterdam, 15-4-1960, (foto: H. van 't Hoogerhuijs)



Twee Provinciën bus 29. Guy-Zabo '60, (verzameling Peter v. Meurs)



Twee Provinciën, Bus 29, Guy Victory-Gardner, ZABO carrosserie, Delftseplein Rotterdam, 1963 (foto: J. Willemse)



TP 30, lijn 16, TP, Stationsplein Rotterdam CS, 10-06-1962, (foto: Jos Niehorster)

De productie van de autobussen werd in 1964 gestaakt.

In 1966 werd Jaguar opgenomen in British Motor Corporation en weer twee jaar later fuseerde deze met Leyland Motor Company tot British Leyland Motor Corporation. De productie van Guy vrachtwagens werd in 1975 gestaakt en nadien heeft Guy Motors vooral onderdelen geproduceerd. Vanwege financiële moeilijkheden werd Guy Motors in 1982 gesloten.



TP 18 Guy Victory ZABO? Bouwjaar 1967



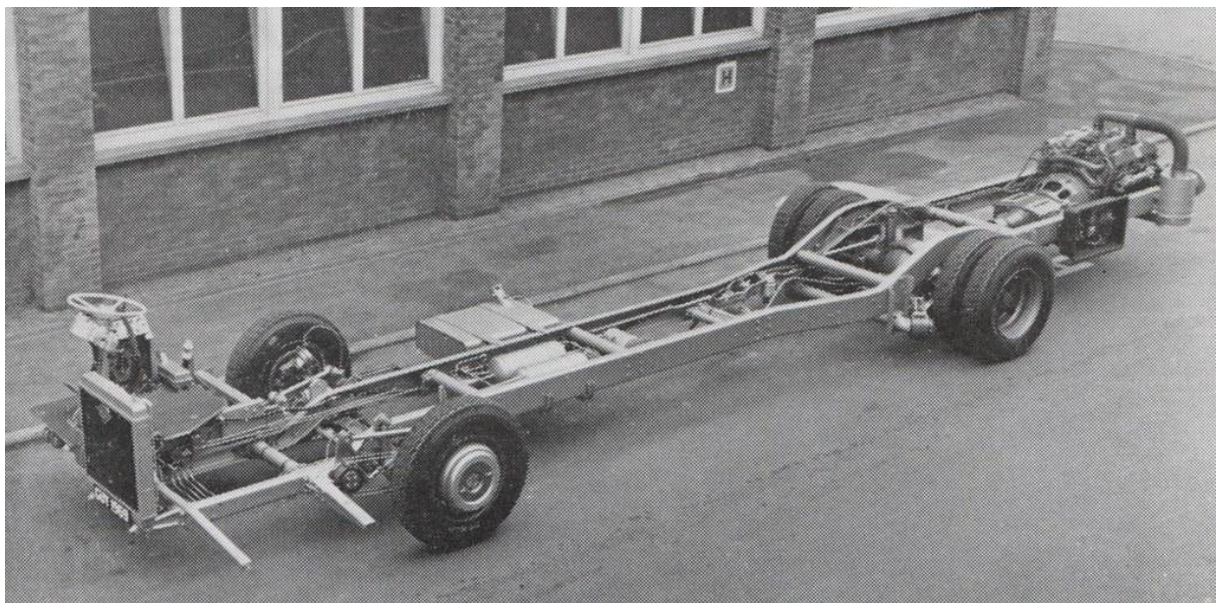
TP 21



TP 22



Twee Provinciën bus 108. Guy-Zabo '68, (verzameling Peter v. Meurs)



Guy chassis met motor achterin

Overzicht Guy Mark III autobussen met oorspronkelijk een Saunders carrosserie en na verbouwing van 2e en eventueel 3e carrosserie:

Mij.	No.	Indienst	Prov.no.	Kenteken	Zitpl.	Bijzonderheden of 2e Carr.	Zitpl.	Bijzonderheden of 3e Carr.	Zitpl.	Afvoer	Bestemming
BBA	376	1947	N-67113	NB-34-02	44	1949 De Schelde	45	>	>	1958	TP/RodL 23
BBA	377	1947	N-67183	NB-34-03	44	1949 De Schelde	45	>	>	1960	TP/ESOO 126
BBA	378	1947	N-67143	NB-34-04	44	1949 De Schelde	45	>	>	1959	TP/RAGOM 202
BBA	379	1947	N-67181	NB-34-05	44	1949 De Schelde	45	>	>	1959	TP/ESOO 114

BBA	380	1947	N-67193	NB-34-06	44	1949 De Schelde	45	>	>	1958	ZVTM	
BBA	381	1947	N-67185	NB-34-07	44	1949 De Schelde	45	>	>	1960	TP/RAGOM 207	
BBA	382	1947	N-67158	NB-34-08	44	1949 De Schelde	45	>	>	1961	CAOM 11	
BBA	383	1947	N-67157	NB-34-09	44	1949 De Schelde	45	>	>	1960	TP/RAGOM 208	
BBA	384	1947	N-67177	NB-34-10	> 44	1949 De Schelde >	45	>	>	1960	Export > België	
BBA	385	1947	N-67175	NB-01-40	44		>	>	>	1950	31-08-1947	
BBA	386	1947	N-67138	NB-34-11	44	1951 Zabo	37	>	>	1964	verbrand naam;	
BBA	387	1947	N-67127	NB-34-12	44	1949 De Schelde	45	>	>	1959	"Tilburg"	
BBA	388	1947	N-67194	NB-34-13	44	1949 De Schelde	45	>	>	1959	TP/ESOO 102	
BBA	389	1947	N-67179	NB-34-14	44	1949 De Schelde	45	>	>	1961	ZVTM 15	
BBA	390	1947	N-67176		44	1949 De Schelde	45	>	>	1959		
											AMZ/De Muynck 21 TP/ESOO 105	
EBAD	8	9	1947	P-30489	NB-21-68	38	1953 Den Oudsten	42	>	>	1968	
EBAD	10	1947	P-30490	NB-21-69	38	1953 Den Oudsten	42	> > >	> >	1968	Kermisexploitant	
EBAD			P-30491	NB-21-70	38	1953 Den Oudsten	42		>	1968		
EDS	45	1947	D-15914		43	1955 DABO-EDS >				43	1967	
EDS	46	1947	D-15915	NB-24-39	> 43	1963 DVM >				>	1955	
EDS	47	1947	D-15916	NB-24-40	43	1963 DVM 1955			1958 Medema >	43	1968	
EDS	48	1947	D-15917	NB-24-41	43	DABO-EDS > 1963			1958 Medema	43	1967	
EDS	49	1947	D-15918	NB-24-42	43	DVM 1955 DABO-	> >		1958 Medema	43	1967	
EDS	50	1947	D-15919	NB-24-43	43	EDS > 1963 DVM	> >		1958 Medema	43	1967	
EDS	51	1947	D-16109	NB-24-44	43	1955 DABO-EDS >	> >		1958 Medema	43	1967	
EDS	52	1947	D-16110	NB-24-45	43	1963 DVM 1955	> >		1958 Medema	43	1966	
EDS	53	1947	D-16111	NB-24-46	43	DABO-EDS > 1963	> >		1958 Medema	43	1967	
EDS	54	1948	D-16112	NB-24-47	43	DVM 1955 DABO-	> >		1958 Medema	43	1966	
EDS			D-16113			EDS > 1963 DVM			1958 Medema	43	1968	
						1955 DABO-EDS >						
						1963 DVM 1955						
						DABO-EDS > 1963						
						DVM 1955 DABO-						
						EDS > 1963 DVM						
						1955 DABO-EDS >						
						1963 DVM 1955						
						DABO-EDS > 1963						
						DVM						
GTW	30	1947	M-75422	PB-02-63	45	1948 De Schelde	45		1954 vernummerd	45	1961	
GTW	31	1947	M-75423	PB-02-64	45	1948 De Schelde	45		in 402 1954	45	1961	
GTW	32	1947	M-75424	PB-02-65	45	1948 De Schelde	45		vernummerd in 403	45	1961	
GTW	33	1947	M-75425	PB-02-66	45	1948 De Schelde	45		1954 vernummerd	45	1961	
GTW	34	1947	M-75426	PB-02-67	45	1948 De Schelde	45		in 401 1954	45	1961	
GTW	35	1947	M-75427	PB-02-68	45	1948 De Schelde	45		vernummerd in 408	45	1961	
GTW	36	1947	M-75428	PB-02-69	45	1948 De Schelde	45		1954 vernummerd	45	1961	
GTW	37	1947	M-75429	PB-02-70	45	1949 De Schelde	45		in 405 1954	45	1961	
GTW	38	1947	M-75430	PB-02-71	45	1949 De Schelde	45		vernummerd in 406	45	1961	
						1949 De Schelde	45		1954 vernummerd	45	1961	
									in 407 1954	45	1961	
									vernummerd in 409			
									1954 vernummerd			
									in 404			
NAO	30	1947	P-39742	NB-57-81	44	1952 Verheul 1953	44			>	1968	
NAO	31	1947	P-39743	NB-85-05	44	Verheul 1953	44	> > >		>	1969	Pennings,
NAO	32	1947	P-39744	NB-78-55	44	Verheul	44			>	1968	Nederweert Kippers, Echt

60 Guy Mark III autobussen met oorspronkelijk een Saunders carrosserie en na verbouwing van 2e en eventueel 3e carrosserie

Mij.	No.	Indienst	Prov.no.	Kenteken	Zitpl.	Bijzonderheden of 2e Carr.	Zitpl.	Bijzonderheden of 3e Carr.	Zitpl.	Afvoer	Bestemming
NAO	33	1947	P-39745	NB-57-82	44	1952 Verheul	44		>	1967	Kauffeld,
NAO	34	1947	P-39746	NB-74-28	44	1952 Verheul	44	> > >	>	1960	Roermond AMZ
NAO	35	1947	P-39747	NB-62-69	44	1952 Verheul	44		>	1965	94 Kippers, Echt
NAL	20	1947	HZ-99551	PB-08-44	45	1949 Jongman	37	1964 Jonckheere	39	1970	Sloop
TET	75	1947	E-20140	NB-32-84	45	1949 De Schelde	45	1955 Hondebrink	45	1961	Snel & Co. 64
TET	76	1947	? E-	NB-32-75	45	45 > 1950 nr. 85	45	1955 Hondebrink	45	1960	Snel & Co. 62
TET	77	1947	10462 ?	NB-32-76	45	1949 De Schelde	45	1955 Hondebrink	45	1961	Snel & Co. 59
TET	78	1947		NB-32-77	45	45	45	1955 Hondebrink	45	1961	Snel & Co. 61
TET	79	1947		NB-32-78	45	1949 De Schelde	45	1955 Hondebrink	45	1961	Snel & Co. 63
TET	80	1947	???	NB-32-79	45	45	45	1955 Hondebrink	45	1961	Snel & Co. 60

	81	1947		NB-32-80	45	1949 De Schelde 45 1949 De Schelde 45 1949 De Schelde 45 1949 De Schelde 45	45	1955 Hondebrink >1960 nr. 185 >1955 nr. 82 >1955 nr. 177 >1960 nr. 178 >1960 nr. 179 >1960 nr. 180	45	1960	Snel & Co. 58
TP/AV TP/AV TP/AV	79 80 81	1947 1947 1947	L-54236 L-54237 L-54238	NB-76-60 NB-76-61 NB-76-62	45 45 45	in 1947 naar RodL 12, HZ-99986 in 1947 naar RodL 13, HZ-99987 in 1947 naar RodL 14, HZ-99988	> > >	1950 Zabo 44 zpl. + 1960 Jonckheere 1950 Zabo 44 zpl. + 1960 Jonckheere 1950 Zabo 44 zpl. + 1959 Zabo	42 42 42	1972 1972 1970	Sloop Sloop Sloop
TP/ESOO TP/ESOO TP/ESOO	122 123 124	1947 1947 1947	HZ-95874 HZ-95875 HZ-95876	NB-76-95 NB-76-96 NB-76-97	45 45 45	1949 Zabo 1949 Zabo 1949 Zabo	45 45 45	1954 Jongerius > 1955 Zabo	44 > 40	1965 1962 1972	Sloop Sloop Sloop
TP/RAGOM TP/RAGOM TP/RAGOM	178 179 180	1947 1947 1947	H-37323 H-35131 H-47019	NB-95-22 NB-90-33 NB-93-85	45 45 45	1949 Zabo 1949 Zabo 1949 Zabo	45 45 45	> > >	> > >	1956 1956 1956	Snel 34 Snel 35 Snel 36