



Borgward Nuus / News

AUG 2024

Voorwoord

Ons is dae weg van ons klub se 63ste jaarvergadering waartydens ons onder andere gaan gesels oor ons planne vir die toekoms. In aanloop tot die gesprek gooi Kees 'n paar klippe in die bos oor hoe ons die toekoms van ons klub kan veseker. Na aanleiding van sy 'voorstelle' wil ek ook graag dit wat ek geskryf het onder die opskrif "Wat gaan eendag van jou motor word" in ons uitgawe van November 2019 (byna 5 jaar gelede) herhaal en onderstreep.

"Hierdie is 'n vraag wat elkeen van ons een of ander tyd moet beantwoord en die klub is nogal meer as net geïnteresseerd in jou antwoord. Dit is vir die klub amper meer belangrik as vir jou om te verseker dat jou motor behoue sal bly tot jou nagedagtenis, want as die motors gaan uitsterf, dan sterf die klub ook. Dit het tyd geword dat ons besef ons klub kan nie net die 30 op-betaalde lede dien nie. Ons is 'n Borgward familie wat bestaan uit huidige en toekomstige lede en ons moet uitreik na laasgenoemde, hulle omarm en laat welkom voel in ons midde. Ons moet seker maak dat hulle dieselfde waardering vir die motors ontwikkel as wat ons het. Ek het onlangs by ons huisvergadering gevra wat moet van my Borgwards word toe antwoord my 11jarige kleinseun: 'Oupa maak die bakkie 'n off road dan gaan ry ons met hom op die plaas'! As ons (ek, sy Pa en die klub) hom nie oor tyd tot ander insigte kan bring nie dan is dit nag vir my twee Borgwards!

Bo en behalwe waardering vir die motors, moet ons hulle ook noual toerus met tegniese en algemene kennis en vaardighede vir die dag wat hulle in ons skoene moet kom staan. As hulle nie self oor 20 of 30 jaar die basiese instandhouding van die motors kan doen nie, wie dink jy gaan dit vir hulle doen? Dit sal hulle baie help as ons hulle net 'n breukdeel van die kennis van 'n Oom Robbie Schepel of 'n Oom Graham Davies kan gee".

Ek glo ek het sedertdien my kleinseun oortuig dat sy voorstel nie 'n goeie idee is nie, maar daar lê nog baie werk voor om hom voor te berei vir die verantwoordelikheid wat op hom wag. Dit is ons almal se uitdaging.

'n Paar dae gelede ontvang ek 'n oproep uit Holland van 'n jong (in sy twintigs) Suid Afrikaanse argitek wat twee Borgwards wil orneem by 'n plaaslike familie lid en restoureer. Sy entoesiasme oor die motors, wat in 'n baie swak toestand is, het my verbaas. Hy wil by ons aansluit as sy droom waar word. Na 'n halfuur met hom op die foon is ek opnuut geïnspireer om ons jeug te betrek en te ondersteun. Kom ons doen dit!

Kees het ook weer deur die argiewe geblaai en heelwat brokkies historiese inligting ingeweef in van die artikels wat hierin verskyn. Geniet die 'stof' en stuur gerus jou eie 'stof' om ons briefies op te helder en interessant te maak.

Louis

Voorwoord	1
Borgward klub : 63 jaar	2
Voorstelle: Die klub se toekoms	3
Voorstelle: Thys Botha	3
(Where is the club heading?)	4
Die gewysigde uitstappie	5
10 Classic car features gone	6 & 7
"Notule van vergadering"	8
Kuier op Riebeeck Kasteel	8
Sopaand	9
Die Borgward storie na 1961	10
Om oor na te dink & Meelewing	11

Borgward klub se 63ste Verjaarsdag!



Sondag 2 Junie was die groot makietie by die klubhuis in Bellville om die 63ste verjaarsdag van die Borgward klub te vier! Teen 12 h 00 arriveer die een na die ander elegante Borgward en klim die eienaars en gades uit met hulle piekniekmandjie met ietsie vir die keel en 'n vleisie. Die vure brand, tafels is pragtig gedek en daar is die heerlikste slaai en selfs koek vir nagereg! Onder 'n geheimsinnige rooi doekie skuil 'n verrassing wat Kees vir die verjaarsdag gereël het. Almal wil loer, maar die tafeltjie word opgepas. Daar word bespiegel oor wat dit tog kan wees, maar ons kry nie eens 'n leidraad nie.

Oom Louis, die klub se voorsitter, begin die verrigtinge. Die waarde van 'n klub, aktiewe lede en leierskap is belangrike onderwerpe wat

aangeraak word. Leierskap is van kardinale belang en dit behels veel

meer as net om voor te loop. Die bou van verhoudings, uitryk na lede, hulp en bystand as die "Oues van Dae" kwale optel en 'n part of twee kort, is maar net 'n paar dinge wat deur 'n sterk leier en entoesiastiese mede klublede 'n sterk klub bou. Oom Louis beklemtoon dat net soos ons ons liggame gesond en sterk hou deur oefening te doen, moet die ou motors gereeld gery word. Dit verhoed dat rubbers hard word of verkruimel, die olie bly vloeibaar en vele ander probleme word verhoed. Uitstappies wat die klub saam doen oefen die motors se spiere en klublede leer mekaar beter ken en nuwe vriendskappe word gesmee.



Na nog bedankings vir diens en toegewydheid van vorige voorsitters, kan Kees die rooi doekie lig! Die mooiste rooi Borgward koek kom tevoorskyn toe die rooi lappie uiteindelik gelig word! Hy vertel hoe hy graag met sy 'groot getal' verjaarsdae altyd iets anders en besonders met 'n verrassingselement reël om sy geboortedag te vier. Met hierdie klub se verjaarsdag het hy besluit daar moet ook iets besonders wees. Hy het 'n paar maande gelede toevallig gehoor dat ons eie Brenda Davies te makoeke bak, en hy het dit in sy oor vasgeknop. Nadat hy op die idee van 'n Borgward koek gekom het, bel hy vir Brenda om te hoor of sy kans sien daarvoor. Sonder aarseling het sy ingestem om dit te doen. Die Sondagoggend na kerk is hy na Brenda toe om die koek te haal. Sy was toe besig met die "finishing touches", en die kar (koek) is toe reguit van die "monteerband" klubhuis toe.



Dit is tyd vir braai en na die ete word hierdie rooi motorkoek gesny en smul ons behoorlik aan die sjokoladekoek.

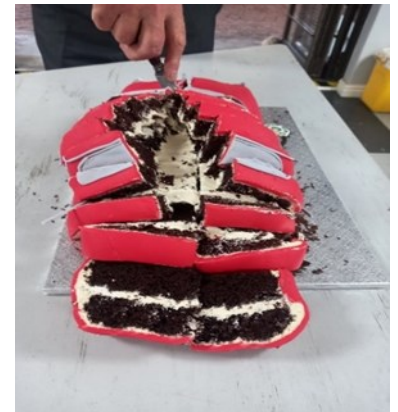
Elke klublid sal 'n jonger geslag moet nader trek en lief maak vir die ou motors. Ons nuwe generasie jongmense leef in 'n wêreld verder weg van ou motors en met minder kennis van die binnewerke van 'n engin....als raak so

tegnologies. Ons sal hulle moet leer van punte en "plugs," kondensors en "coils" en laaste maar nie die minste nie...diep vriendskappe.



LEKKER VERJAAR!!!

Salome Kruger



Voorstelle: Die klub se toekoms

1. Ons moet 'n mooi sterk lêertjie kry (A5 Grootte), dalk van leer met die klub se naam op die buitekant, en dit moet in die paneelkassie gebêre word. In die lêertjie moet 'n gedrukte boodskap wees wat begin met: "Jy is bevoorreg om die trotse eienaar van 'n Borgward Isabella te wees"! Dan moet dit die eienaar baie plesier toewens om met hom te ry, en moet dit ook sê dat die eienaar die meeste genot uit die kar sal kry as hy 'n lid van die klub word. Wys hom op al die voordele om 'n lid te wees – onderdele, tegniese inligting, aangename uitstappies en gesellige saamwees, en sluit af met al die kontakbesonderhede van die klub.
2. Die volgende voostel gaan my dalk baie ongewild maak – ek is amper bang om dit te noem! Om een of twee Borgwards te hê, is 'n voorreg wat min mense beskore is. Om vier tot agt Borgwards te hê, ontnem baie mense dié voorreg. Wat het dit met die voortbestaan van die klub te make? Een persoon wat sê sewe Borgwards het, is een lid van die klub – dit kon 5 tot 7 lede gewees het, en hoe meer lede, hoe beter die kans op voortbestaan, veral as die nuwe eienaars jonger mense is.
3. Die volgende voorstel kan eweneens omstrede wees. As 'n Borgward eers in 'n oorlede lid se boedel beland, en òf aan iemand spesifiek (kind of vrou) bemaak word wat dalk nie regtig belangstel in ou karre nie en dit dan verkoop, òf deur die eksekuteur uit die boedel verkoop word, is die kans goed dat die uiteindelijke koper nie lid word van die klub nie (tensy hy die lêertjie in punt 1 genoem, ontdek). Sou dit nie beter wees as ons wat ouer word, terwyl ons nog "in volle beheer is," en ons naasbestaandes nooit werklik belangstelling getoon het nie, om die kar aktief te bemark aan iemand wat hom graag wil koop en so 'n koper te oorreed om lid te word van die klub nie? Dalk staan so 'n persoon se naam al 'n tyd lank op die kar se dak geskryf? Bring hom dalk 'n slag saam na 'n vergadering, 'n braai of 'n uitstappie.

NS. Ek het lank hiermee geworstel, en hoop nie die voorstelle word my verkwalik nie! Onthou, dit is alles in belang van die voortbestaan van ons klub. Ek het geen probleem daarmee dat iemand 'n klompie ou karre wil hê nie, dit moet net nie 'n klomp van dieselfde fabrikaat wees nie. Ek hoop dit stem tot nadenke.

Kees Beekman

Voorstelle van Thys Botha

Eens 'n Borgward, altyd 'n Borgward!!

Vir die voortbestaan van die Borgward Klub, net 'n paar wenke.

1. Ek het in 1980 begin belangstel in 'n Borgward. Ek het 'n ou wrak raakgeloop en ook dadelik by die klub aangesluit. Ek is nou in 'n ouetehuis en het nog steeds een, maar hier mag ons nie motors aanhou nie. Vertel almal van jou belangstelling, vriende, familie ens.
2. Besoek vele motorskoue en klublede, en vra altyd of daar nie miskien ook Borgward motors is nie. Neem altyd 'n vriend saam wat miskien ook belangstel in ou karre. Binnekort sal daar dalk iemand wees wat jou 'n storie of iets gaan vertel van 'n Borgward wat iewers te koop is. So word die woord ook versprei.
3. .Volg elke storie op en gaan kyk saam met 'n vriend . Vertel ook vir ander persone waarna jy al gekyk het, en vra alle moontlike vrae soos bv. Wat, Waar, Wie, Hoe, Model, Papiere, Onderdele ens. Neem persone se naam en nommers ens. en wees entoesiasies, en as jy of julle nie van die kar hou nie, vertel vir ander en so word die woord dan ook verder versprei.

My leuse in die lewe is: Wie soek sal vind.

Thys Botha

Borgward Club – Quo Vadis (where is the Club heading?)

– Reply to question from Kees Beekman in the May 2024 Borgward Nuus/News

Please note: the following are my personal thoughts, opinions, and suggestions:

Background

As was stated in the article written by Kees in the May Newsletter, the Borgward Club is not the only club which is experiencing an aging membership and a dwindling interest in the hobby, or lack of interest from younger people.

This is being experienced by other old car clubs, such as the Early Ford Car Club, and other clubs such as bowling clubs, tennis clubs etc.

It must be noted that many of the younger generation are not interested in “old men’s hobbies” or in getting their “hands dirty”, nor do many of them have the skills required to keep the cars on the road or to restore the cars. There is also the question of affordability to purchase or restore vintage/classic cars, and the time required to do so, especially for young families with young children. This applies to all old car clubs and not just to the Borgward Club.

There are exceptions to this as is seen in a very small handful of younger members in the Early Ford Car Club and The Crankhandle Club, who have the financial means and time, and who embrace the hobby.

Some observations regarding the Borgward Club:

- Monthly meetings are becoming monotonous and not interesting
- We no longer have “technical evenings” to increase the interest for members to attend
- The club forms an important part of a social and friendship circle which is important for the members
- As the members age, the physical and financial burden of outings becomes more difficult
- There are a small number of younger members who have “inherited” the interest from their fathers and grandfathers, which is encouraging, but unfortunately these members are not able to regularly attend the meetings/events
- The recently held lunch to celebrate the Club’s birthday was well attended and was very successful

Where to from here (the following are some suggestions):

- I have discussed our situation with Leonard Schneider, the President of the Early Ford Car Club, and his recommendation is that the Borgward Club becomes a Chapter of the Early Ford Car Club which will give the Borgward Club much more exposure and support, without losing our identity. Note: a number of members of the Borgward Club are also members of the Early Ford Car Club. This recommendation should be considered by the Borgward Club.
- That we accept the fact that we will not attract many, if any, additional younger members, and that the Club will, thus, remain with the existing membership base.
- That we also accept the fact that any specific attempts to attract younger members will not yield any meaningful increase in membership, and thus it should not be our focus.
- That we continue to enjoy the friendship and fellowship of the existing members, and any new members, and that we continue to organise events and functions to suit these members
- That we increase the interest for our monthly meetings, by organising guest speakers, technical evenings etc, such as is done by the Early Ford Car Club and the Crankhandle Club

John Mc Evan

Die gewysigde uitstappie

Wat doen jy as jy baie kort voor 'n beplande uitstappie besef dat dit om verskillende redes nie meer kan plaasvind nie? Nee, die weer was nie skuldig nie, intendeel, dit was 'n pragtige herfsdag! Ons het 3 opsies gehad – uitstel, afstel, of ons kon ons planne wysig sonder om 'n groot koersaanpassing te doen. Ons het die derde opsie gekies. Die gevolg van die wysiging was dat die plek waar ons sou stop vir 'n koffie, ons eindbestemming geword het, en nie net vir 'n koffie nie, maar vir 'n lekker middagete met nagereg. Die oorspronklike eindbestemming op 'n plaas naby Robertson kon ongelukkig nie meer deurgaang nie.



Ons het 11 uur die oggend van 19 Mei ontmoet by ons eie “Uncle Charlies”, oftewel die Engen Wynland 1stop op die N1. (Uncle Charlies was 'n baie bekende motorhawe met 'n vliegtuig op die dak buite Johannesburg. Hier het mense wat van ver kom en bang was om verder in Sodom en Gomorra te ry, gereel dat vriende of familie hulle ontmoet om voor hulle uit te ry.) In 'n “konvooi” van 3 Borgwards kies ons

koers met die N1 Noordwaards, verby die Paarl en deur die Hugenote Tunnel. Die tunnel is op 18 Maart 1988 geopen en is 3.9 km. lang, Suid-Afrika se langste tunnel, en maak die pad 11 km. korter as oor die pas. Uitgrawings het in 1984 van albei kante begin, en die twee bore het mekaar met 'n “fout” van 3 mm ontmoet. Gemiddeld gebruik 12 000 voertuie die tunnel daaglik, en 22 500 in vakansietye. Oor die afgelope 35 jaar is meer as 117 miljoen voertuie deur die tunnel.



Nà die tunnel verkyk 'n mens jou altyd weer aan die skoonheid van die Bolandse berge en die wingerde, en toe ons weer sien is ons in Worcester. Daar draai ons regs, rigting Robertson en kom ons tot stilstand reg voor die ingang van Nuy on the Hill. Ons tafel was so geplaas dat ons almal die uitsig kon geniet, maar ons het ook die kuier rondom die tafel baie geniet. Ons het lekker geëet, en die vrug van die wingerd sowel as die koeldranke het goed daarmee gepaar. Ons het dit afgerond met 'n “ingly” nagereg – roomys met sjokelade sous.



Ons terugpad was 11 km. langer as die pad soontoe, want ja, ons het besluit om oor die pas te ry. By die hoofuitkykplek met die aasvoëluisig het ons gestop en 'n geselsie aangeknoop met 'n paar “bikers” wat ook op pad huistoe was na 'n uitstappie. Op daardie hoë noot het ons gegroet en koers gekies huistoe.

Kees Beekman



Ek het onlangs 'n bietjie deur google "geblaa" en op hierdie interessante berig afgekom. By die lees daarvan kan 'n mens nie anders as om nostalgies te raak en te verlang na jou ou karre wat jy gehad het nie. Laat weet gerus as daar nog dinge is wat jy dalk mis in vandag se karre. Geniet die berig!

10 Classic car features that are probably gone forever

Classic cars evoke a certain nostalgia and charm. These machines were just built differently with features meticulously crafted with purpose and longevity in mind. Classic cars have a certain character and unique features that were made to last. Let's take a ride back in time and look at 10 classic car features that are probably gone forever.

Vent windows

Back in the day, if you were driving and wanted finer control over how much air came in, you could get it by using the natural air conditioning available through the clever design of vent windows, also known as "wing windows." These were small triangular windows set on hinges that you'd simply rotate inward to catch the wind. These little guys were a practical and fun addition to older cars, giving drivers more control over how much airflow they wanted coming in. This old-school AC was popular in the 1960s and 1970s, and it started disappearing around the 1980s. As AC became more popular, the vent window was phased out completely. It's just one of the many old cars features you never see anymore.

Rolling drum odometers

Strolling the used car lot back in the day, you may have come across a rolling drum or mechanical odometer visible through a small window on the dashboard of an older vehicle. It was like a game to find cars with the highest mileage number. These kinds of odometers had small wheels or drums with digits (zero to nine) printed on them. As the car moved, the wheels' rotation turned gears in the odometer, then sequentially turned the digits to show your total mileage. Witnessing the odometer roll over from 99,999 to 100,000 miles was a satisfying and momentous milestone worth celebrating.

However, these kinds of odometers were prone to error due to wear and tear. If the gears and drums were misaligned, they would show an incorrect mileage reading. Plus, you had to worry about the unethical practice of odometer fraud, where individuals could just roll back the numbers to make it appear like the vehicle had fewer miles. Not to mention, maintaining calibration required a special skill set.

All of these reasons, paired with the move to the more precise and reliable digital odometers common in modern cars now, phased out the classic rolling drum odometer. Even though they're gone, they still evoke nostalgia among classic car enthusiasts.

Metal dashboards

When you think of classic cars, you may picture rugged straightforward designs ... and metal, lots of metal. In the early days of automotive manufacturing, dashboards were made of steel or aluminium, which is almost unthinkable given all the safety regulations today. These metal dashboards exuded a raw, industrial charm when compared to today's soft plastic, vinyl dashboards. On metal dashboards, you would find knobs and switches that controlled the lights, wipers, and ventilation. Analog gauges delivered a more tactile feel, letting one experience the essence of the car.

Automakers eventually shifted to softer materials, given that metal dashboards don't mix well with accidents. Who would've thought? Metal dashboards also absorb a lot of heat during the summer and turn icy in winter, so insulating became a priority in newer makes. Plus, dealing with vibrations and noise from the road and engine made for prioritizing comfort and quietness in modern cars. While metal dashboards in classic cars were common, safety, comfort, and technological advancements led to them being phased out.

Ashtrays

Smoking was commonplace back in the day, even on airplanes. So it shouldn't be much of a surprise that ashtrays and lighters were as common as cupholders in classic cars, too. In the dashboard console, you could find a lighter plug that, if pushed in, would heat up coils which could then be used to light the end of a cigarette. You would find ashtrays built into the dashboard, the back of the front seat, or the doors. But in the early 90s, health organizations raised awareness about smoking and second-hand smoke, so laws and regulations restricted smoking in enclosed spaces, including cars. This led to automakers phasing out cigarette lighters and ashtrays.

Analog clocks

With the move from the analog era to the digital era, it comes as no surprise that clocks were one of the first things to get a makeover. Analog clocks once added a touch of elegance and functionality to a car's dashboard, featuring hour and minute hands – remember those? These clocks could be anywhere on the dashboard, adding to their surprising classic charm and unique elegance. Some luxury car manufacturers still add analog clocks, but they're seen as statement pieces.

Tailfins

The tailfins on the backs of classic cars were bold and fascinating design elements, made popular during the space race in the 1950s and 60s. General Motors's Franklin Hershey was the chief of GM's Special Car Design Studio and introduced small fins, seen on the 1948 Cadillac. There is an interesting history of how Cadillacs got their tailfins. In short, Hershey got inspiration from the twin rudders of the P-38 airplane. As the feature grew in popularity, car manufacturers started incorporating larger tailfins. As the aviation industry moved to jet power, on the ground, cars took on designs that resembled the tailfins seen on jet fighters and space rockets, a symbol of progress and speed.

As tastes changed with time, the tailfin eventually fell out of style, and more priority was given to minimalism and sleeker design.

Wood grain door frames and interior

There's just something about wood grain door frames and interiors in classic cars that exude craftsmanship and a level of detail not seen in today's mass-produced, modern vehicles. Once popular, wood grain door frames and interiors date back as early as the 1900s. This was a symbol of sophistication, and nowadays you only find wood in luxurious models from Rolls-Royce or in Bentley's 3 D interior panelling designs. Wood's visual appeal led to its popularity in classic car manufacturing. But as modern car design evolved, ornate wood designs were phased out.

Suicide Doors

With today's focus on safety, a car feature with suicide in the name will undoubtedly be something from a bygone era. Suicide doors, also known as coach doors or rear-hinged doors, were first used on horse-drawn carriages before they made their way onto classic cars. These doors opened opposite to how front-side doors would. Suicide doors have largely been phased out due to safety concerns and the inconveniences often associated with them, such as passengers having to lean forward and out of the car just to shut them. Also, manufacturers need to go through extra hoops and hurdles just to produce them. While there are still some modern examples and a resurgence of the suicide door on some luxury models, most of us most likely have to bid adieu to this unconventional classic car feature.

Hood Ornaments

The first "hood ornament" is believed to be the Egyptian pharaoh Tutankhamun's sun-crested falcon on his chariot. By the 1920s, when classic cars introduced hood ornaments, they doubled as radiator caps and became a standard feature. Often inspired by animals and brands logos, sculptors created detailed miniature figurines that turned hood ornaments into works of art. They were often made from chrome, glass, or even precious metals. Iconic examples include the theft-proof "Spirit of Ecstasy" of Rolls-Royce, the flying "B" Bentley, and the leaping jaguar of Jaguar cars.

But as safety regulations evolved, the risk of injury from hood ornaments and the chance of theft, paired with aerodynamic drag that caused the hood to potentially pop open while driving, saw the hood ornament disappear from modern cars. Today, they're seen as a symbol of the past.

Manual Window Cranks

Much of what is seen as a huge inconvenience these days involves manual effort – Like getting up from the couch to change the channel. Can you imagine having to manually turn a window crank to roll up or down your car window? People must have had more upper body strength back then. I can imagine the words of encouragement, "Put your back into it!" The manual window crank was considered an upgrade compared to windows that folded down. The introduction of the window crank became a standard feature, and it was pretty straightforward and reliable – it only needed a gear and rotary mechanism inside the door panel. It wasn't until the mid-90s that manual-cranked windows were shown the door, and powered windows became the norm.

Kees Beekman

Kwartaallikse kuier op Riebeek-Kasteel

Die afgelope jaar het dit al 'n instelling geword om elke kwartaal, kort nadat die nuusbrief verskyn het, 'n dag uit te ry na Riebeek-Kasteel en Riebeek-Wes. Daar is 'n belangrike rede waarom die uitstappie aan die nuusbrief gekoppel is. In die ouetehuis in Riebeek-Wes woon Thys Botha, 'n oud lid van die Noordelike tak van die Borgward Klub. Hy was ook 'n aantal jare die voorsitter van die klub. In "Die Borgward koerant" van November 1992 word hy besing as 'n man van vele talente, knap en lewenslustig. Intussen het die jare aangestap, en het hy 4 maande gelede 'n knieervanging gehad waarvan hy baie mooi herstel het, waarvoor ons baie dankbaar is.. Hy het heelwat Borgward restourasies op sy kerfstok.

Met so 'n besoek haal ons hom by die ouetehuis, en dan gaan eet ons drie by 'n restaurant in Riebeek Kasteel. Daar praat ons 'n hond uit 'n bos. Na ete ry ons 'n draai deur die dorp, en gaan laai hom dan weer af by die ouetehuis. Daar gee ons dan die jongste nuusbrief vir hom. Dit sorg altyd vir 'n goue uurtjie vir hom om dit te lees. Met ons laaste besoek in Mei gee Thys my toe 'n oorspronklike boekie oor die Borgward Isabella. Op die buite omslag staan geskryf: "Betriebsanleitung" en "Operating instructions," en die boekie is nog in 'n baie mooi toestand. Ek is natuurlik baie dankbaar met hierdie geskenk. Ja, dit is voorwaar 'n vreugde om vreugde in iemand se lewe te bring! William Blake het gesê: "Ek het agtergekom watter vreugde dit is om te gee. Dis baie belangrik as jy vreugde in jou lewe wil hê."

Kees Beekman

"Notule" van 'n "vergadering" vol stof.

Weer een van daardie opskrifte! Volgens die jaarprogram sou daar 'n vergadering in die klubhuis wees op Maandag 10 Junie. Die whats-app op die Borgward groep het gelui: "Koffie en kuier vanaand by die klubhuis. Almal welkom". Nou ja, half agt die aand het 6 lede by die klubhuis opgedaag, en nee, die klubhuis was nie vol stof nie, maar netjies skoon soos altyd. Waar kom die stof dan vandaan? Lees verder om uit te vind.

Nadat ons 6 stoele in 'n halfmaan neergesit het, het die "vergadering" begin. Wat was op die "agenda"? Niks, dit was 'n oop "agenda", solank dit met karre te doen het. Ons het begin gesels, die een storie na die ander, land en sand, en die dominee het nooit verbygegaan nie! Ons het gepraat oor olies, nadat ek genoem het dat my pa net geglo het aan Castrol 30 en hy sy kar elke 1000 myl laat diens het. Volgens die manne het die tegnologie van vandag se karre só ver gevorder dat daardie olie nie meer sou deug nie. Ons het ook gepraat oor nuwe karre wat in die ou dae altyd ingery moes word, ook as die engin opgedoen is. Jy het toe dikwels 'n bordjie op die agterruit gesien wat sê: "Please pass, running in." Ek noem toe dat die boekie wat ek by Thys Botha gekry het, ook beskryf hoe jy jou Borgward behoort in te ry – vir die eerste 1250 myl is die maksimum 12 m.p.u. in eerste rat, 28 m.p.u. in tweede, 44 m.p.u. in derde en so 50 m.p.u. in vierde rat. Na 300 myl mag jy in vierde rat darem 62 m.p.u. ry. Dan sê hulle 'n belangrike ding: "We strongly advise that these recommendations should be strictly adhered to to enable the bearings and moving parts to bed themselves in gradually." Na 300 myl moet die olie vervang word "with a good standard HD oil with a grade of SAE 20w/20 or a SAE 10w/30 multigrade oil." Ek het die indruk gekry dat die meeste van die 6 lede die inry blykbaar verwar het met 'n plek waar films vertoon is – hulle was blykbaar altyd haastig!

Daar is ook gepraat oor Borgwards wat opgebou is – hoe hulle bv. een Borgward se dak afgesny en dan op 'n ander een oorgeplant het! 'n Mens hang behoorlik aan hulle lippe as hulle eers begin praat oor al hulle wedervaringe met Borgwards! Die Quo Vadis berig in die vorige uitgawe van die nuusbrief het ook ter sprake gekom. Rondom half 10 het almal bewus geraak van 'n droogte in die keel van al die stof, en het Pierre seker gemaak dat die water kook vir 'n lekker koppie tee of koffie, met Rina se lekker beskuit daarby. Terwyl ek so lekker teug aan my koffie, dink ek by myself: Ag, as die manne tog maar net skrywers was, want al hierdie stof mag tog nie verlore gaan nie! Hulle sê die pen is magtiger as die swaard. Ons hoef nie sò ver te gaan nie, solank die pen net so magtig word as die "spanner"!

Kees Beekman

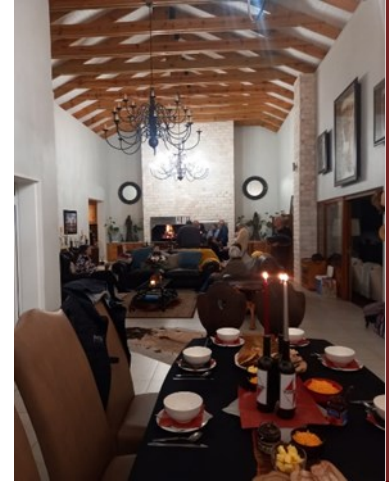
Sopaand



Die sopaand wat elke jaar in Julie aangebied word, is altyd een van die hoogtepunte op die Borgwardklublede se kalender. Hierdie jaar was geen uitsondering nie.

Robert en Mary Schepel het al 'n paar keer gevra dat ons 'n slag by hulle huis ook moet bymekaar kom. Toe die jaarprogram opgestel is, is daar besluit dat hulle die sopaand moet aanbied. En het hulle groot gegaan. Twee pragtige gedekte tafels met swart tafeldoeke, wit sobakkies en wit kleinbordjies en bypassende servette het ons begroet. Op beide tafels was drie leë rooiwijn bottels met die Borgward embleem op al drie geplak. Drie kerse, rooi, swart en silwer was in die bottels gerangskik, wat later met die ete aangesteek is. Op 'n ander tafel waar die warmskinkborde vir die sop was,

was dieselfde bottels en kerse.



Al die lede wat daar was het 'n bydrae tot die ete gemaak. Drie potte sop, brood, botter, kaas en konfyt was alles bydraes tot die ete. Met hulpvaardige hande van Anje hul dogter, Lynette en van die lede se vrouens is die brood, botter, konfyt en kaas in bakkies keurig oor die tafels versprei sodat dit vir almal maklik bereikbaar was.

Vooraf kon die wat wou die Springbokke se wedstryd teen Portugal kyk of sommer net lekker kuier met 'n glasier sherrie of Rooi Muskadel in die hand. Laasgenoemde is deur die Kalahari Oumotor klub aan ons geskenk tydens ons saamtrek op Upington in Maart.



So by half ag se kant het Louis almal welkom geheet en vir Robert en Mary bedank dat ons hulle huis kon gebruik vir die aand. Kees Beekman het die tafel gebed gedoen en toe kon ons begin weglê aan die heerlike sop en verskeidenheid brode. Alles so tussen baie gesels en kuier deur. Maria de Jongh het 'n Hoenderroomsop gebring. Helena Tredoux het 'n heerlike ertjie/lensie sop gebring en Mary het 'n lekker dik groentesop gekook.



Daar het dit nie geëindig nie. Mary het nou al bekendheid verwerf dat sy die heerlikste nageregte kan maak. Weereens het sy net die beste gegee. Die lekkerste peppermint crisp tert wat sy met roomys bedien het. Daar was ook koffie en tee vir diegene wat nog spasie in hul maag gehad het.

Ek dink dit is gepas as ek namens al die Borgward lede met hul eggenote vir Robert en Mary, hul dogter Anje, klein Robbie en sy vriendin Lynette hartlik bedank vir 'n onvergeetlike aand van groot gasvryheid. Ek dink almal het die aand geniet. Julle het werklik groot gegaan om dit so 'n gesellige aand vir almal te maak. Nogmaals dankie.

Rina



Die Borgward storie na 1961

(Vertaal uit Vlaams – met verskonings aan die Borgward Klub België)

- 1963 Die Arabella word gebou (1941 eenhede). Die volledige Isabella en P100 fabriektoerusting word aan Mexico verkoop - alle masjinerie word in 14 skepe vervoer.
- 1964 Walter Schatzle, voormalige Borgward handelaar, bou Isabellas uit onderdele. Bedrywighede in Mexico kom tot 'n einde. Lloyd-werke word aan die firma "Weweg" verkoop.
- 1966 Die onderdele produksie by Borgward word gestaak, maar voorraad word verseker deur kurators. Borgwardersatzteil vertrieb "GMBH" sien die lig en neem onderdele voorraad oor.
- 1967 Die nuwe Borgward Firma "Fabrica Nacional De Automoviles" in Monterrey Mexico, begin weer met produksie van die 230 (P100) na jare van tydmors. "Lloyd Motorenwerke" neem die produksie oor van die onderdele vir alle Borgward produkte. Meer as 8000 van die Lloyd – 400 enjins word gebou. Die 18 p.k.2 slag enjin word veral in Kanada en die V.S.A. gebruik vir "snowscooters". Die enjin word ook in bote gebruik, waarvan ongeveer 1000 verkoop is.
- 1968 Die eerste P100 (Borgward 230) kom uit Mexico in Bremen aan. Dit is nie 'n verkoper nie. Die Bussing maatskappy bou nog 168 Borgward B2000A 4x4 wat vir die Duitse leer bestem is. Na die voltooiing van die bestelling, word die bedryf ook gestaak.
- 1969 Lloyd neem al die masjinerie om Goggomobil enjins te bou oor by BMW. Daar word in Mexico een prototipe van 'n nuwe Isabella gebou, maar die uiteindelijke besluit is om net die 230 te bou.
- 1970 Lloyd bemark 'n "sportboot" toegerus met 'n "Lloyd Mariner Jet" enjin van 22 p.k. en straal aandrywing. Die Fabrica Nacional De Automoviles hou op met die bou van die 230, na 2257 motors gebou is. Dit beteken die absolute einde van "Borgward" motors.
- 1975 Helmut Wilden, 'n Duitse ingenieur, gebruik 'n Lloyd enjin in 'n ligte vliegtuig en daarna word honderde sweef vliegtuie daarmee toegerus. Omtrent die tyd het die firma "Muller" probeer om 'n "American Motors Concorde" (Rambler) te bemark met die Borgward 2.3 liter enjin. Dit was 'n mislukking.
- 1974-85 Lloyd Motorenwerke bou ± 20,000 ombou "kits" met die Goggomobil enjin, wat 'n nuwe lewe aan Lloyd motors gee.
- 1980 Lloyd se beherende maatskappy word verkoop aan Karl Badeker (voorheen Werksman by Lloyd). Hy vervaardig onderdele vir Lloyd, Borgward en Goliath.
- 1985 Karl Badeker hou op met onderdele produksie maar verkoop nog onderdele onder die naam "Lloyd Motorenwerke"
- 1989 Dr. Peter C.F. Borgward, seun van Carl F.W. Borgward, sterf.
- 1990 100 ste Verjaarsdag van Carl F.W. Borgward, wat gevier word in Bremen met 763 Borgwards teenwoordig.

Kees Beekman (Dit was 'n berig in Die Nuusbrieff van Junie 1991)

Om oor na te dink

1. Die volume van jou stem vergroot nie die akkuraatheid van jou argument nie.
2. Jy kan nie almal help nie, maar almal kan wel iemand help.
3. 'n Goeie advokaat ken die wet, 'n baie goeie een ken die regter.
4. Wat het jy teen staatsamptenare? Die mense doen mos nie iets nie?
5. Laat niemand jou drome steel nie!
6. Vat jou tyd, voordat die tyd jou vat.
7. Vir elke oplossing sal jy 'n probleem vind ---?? (Ons ken hom andersom!!)
8. Een dag nie gelag, is een dag nie geleef!
9. Laat ons saam eensaam wees. (Is dit moontlik?)
10. Reën is konfetti uit die hemel.



Kees Beekman

Thys Botha wil weet:

Vraag: Is selfone ten goede vir soeke na stokperdjies?

Is mense net op hulle fone om na allerlei goed te kyk of net om besig te lyk?

Ek ken baie persone wat, as hulle by jou kom kuier, eerste ding wat hulle doen is haal hul fone uit. Is dit dalk 'n stokperdjie?

Thys Botha

Meelewing

Evert Veenstra was einde Junie weer vir 4 dae in die hospitaal met Klebsiela infeksie. Dit gaan nou weer beter, hoewel hy nog baie pyn in die been het en vir velkanker behandel word.

Met Falko Nowack is die pyn in die bene a.g.v. die shin splint gelukkig weg, en ons is saam met hom baie dankbaar.

Robert Schepel is nog steeds onder behandeling vir die groeisel in sy oog. As die salf nie die gewenste uitwerking het nie, sal daar dalk 'n delikate operasie gedoen moet word. Ons vertrou dat die salf die ding sal doen.

Met Piet Kotze gaan dit gelukkig beter na sy rugoperasie. As hy die dag 'n bietjie woelig was, ontdek hy spiere op plekke waar hy nie geweet het hy het spiere nie.

Dolf Tredoux het ook 'n tyd van ongemak gehad met blaasontsteking en moes nooit te ver van die gemaklike plek wees nie. Toe ek op 22 Julie bel het Helena geantwoord omdat Dolf die hond vir sy lopies bergop gevat het – of is dit andersom! Blykbaar kom “roep” die hond vir Dolf om te gaan loop. Dis in elk geval 'n goeie teken.

Hector Horne het die laaste tyd baie pyn in sy bene en heupe en dit het tot gevolg dat hy nie baie mobiel is nie en gevolglik nie aan die klub se aktiwiteite kan deelneem nie. Ons bid dat daar tog gou verligting mag kom.

Ons is dankbaar dat dit met ons twee meer senior egpare, Basie en Marietta, en Laurie en Helmine ook nog goed gaan.

Kees Beekman

Nuusbrief Redaksie:

Kees Beekman (082 579 0527)

– beekman@cosmoprop.co.za

John McEwan (082 882 0599)

– jnmcewa@gmail.com

Louis v Jaarsveld (083 687 8486)

– Lvjaarsveld@mweb.co.za