

# PADTOETSE

deur Alton Marx

## BORGWARD

## DE LUXE

$$37.6 \times 4 = 70.4$$

$$31.7.6 \times 5 = 88.0$$



**Toegerus met die 75 perdekrag T/S-enjin kan die luukse motor vyf persone met gemak teen 85 myl per uur vervoer.**

Ek het reeds in 'n vorige motortoets genoem dat die groot motor van gister nie met die moderne middelslag motor, met 'n verplasinginhoud van 2000 tot 3000 k.s. in soverre dit werkverrigting, gemak en padhouvermoë, betref, kan vergelyk nie. Die Middelslag motor van vandag doen sy werk so goed dat die groot kragbron nie meer so gewild is soos 'n paar jaar terug nie. Selfs in ons land waar petrol nog redelik goedkoop is, is die middelslag motor 'n gedugte mededinger. Die Borgward is 'n motor waarmee ek vertrou is, en ek het reeds baie myle taamlik vinnig met 'n T.S. afgelê. Onder andere het Bok Yssel en ek die afstand vanaf Johannesburg na Kaapstad met 'n warmgemaakte T.S. afgelê in 11 uur 45 min. 'n Borgward de Luxe, wat met dieselfde kragbron as die van die I.S. toegerus is, is nou weer deur mnre. Vanroux Motors vir toetsdoeleindes tot ons beskikking gestel en na ek die toets voltooi het, het ek tot die gevolgtrekking gekom dat hierdie motor met 'n verplasinginhoud van slegs 1500 k.s. nie vir die middelslag motor waarna hierbo verwys is, hoef terug te staan nie. Inteendeel, wat maksimum snelheid betref sal die Borgward, met luukse toerusting en al, sy hakke wys vir baie motors met 'n verplasinginhoud tot 3000 k.s.

### DIE KRAGBRON:

In die Augustus-uitgawe van „Motorgids”, het 'n padtoets van die Borgward Isabella Kombi verskyn en aangesien ek daarin op die bekombaarheid, afwerking en konstruksie van die kragbron ingegaan het, is dit onnodig om dit hier te herhaal. Ek sal net hier aanstip in watter opsig die T.S. Kragbron met die van die Isabella verskil.

Soos te wagte kan wees is die kragbron veel lewendiger as die van die Isabella. Die suierslag en suierdeursnit van die twee kragbronne is identies, naamlik 84.5 mm. en 75 mm. onderskeidelik. Die verplasinginhoud bly dus 1493 ks. Die T.S. stel egter 75 r.p.k. teen 5200 o.p.m. beskikbaar, teenoor die 60 r.p.k., teen 4700 o.p.m., van die Isabella en die maksimum draaimoment is verhoog van 79.5 lbs/vt na 83.3 lbs/vt. Van

die vergelykende tabel hieronder sal u kan aflei in welke opsig die twee kragbronne verskil:

	ISABELLA	T.S.
Silinderkop en vergasser.	Standaard silinderkop met enkelkeel Solex 32 P.J.C.B.	Verwerkte kop met twee fase dubbelkeel Solex 32 PAJTA.
Drukverhouding.	7.2.	8.2
Ontstekingtyd. Tydaansteller.	B.D.P. Vakuüm en sentrifugale.	Tot 4% na B.D.P. Slegs sentrifugaal.
Vonkproppe.	Beru 225-14U. Bosch W.225 TL.	Beru 240-14U. Bosch W.240 TL.
Uitlaatspruitstuk.	Samevloeiend na agter.	Vertakkings-tipe een na elke silinder.

Ek kon ongelukkig nie vasstel of die kleptyd en kleppe van die twee kragbronne verskil nie, maar ek weet wel dat die T.S. 'n groter laeroppervlakte het. Volledige besonderhede hieroor was ook nie bekombaar nie. Vir die T.S. eienaars wie hulle motors wil opjaag vir motorsport doeleindes het ek die volgende besonderhede van die fabriek en ander bronne bekom:

- (i) Skaaf die silinderkop 0.7 mm. (.027 dm.) of vervang die silinderkop-pakkingsplaat met 'n dunner, 0.6 mm. een. Dit gee 'n drukverhouding van plus-minus 9 tot 1.
- (ii) Eksperimenteer met die volgende vergasser instellings:
  - (a) Emulsiebuis 23 Hoofsproeier 120 Smoorbuis 23.
  - (b) Emulsiebuis 23 Hoofsproeier 115 Smoorbuis 24.
  - (c) Emulsiebuis 42 Hoofsproeier 125 Smoorbuis 25.
 Indien die mengsel te maer is gebruik 'n 130-135 Hoofsproeier.
- (iii) Verskuif die splitpen aan die versnellings-pomparm van buite na binne.
- (iv) Verwyder die vakuüm-vleuelklep vanuit die „2de fase” van die vergasser.
- (v) Vervang die knaldemper met die deur Abarth vir die Borgward vervaardig.

Indien verdere inligting benodig word rig dan 'n navraag aan ons „Vraerubriek en tegniese advies”.



Die T.S. enjin is nog glad nie hoog opgejaag nie, en loop gevolglik vanaf luier-snelheid tot maksimum o.p.m. glad, en sonder protes. Die uitstaande werkverrigting van die kragbron is die gevolg van 'n doeltreffende vergassingstelsel, insuifverdeelpeype, verbrandingsruimtes en goeie balans van die bewegende dele. Nieteenstaande 'n baie klein verkoeler het die temperatuur tydens 'n rit van Pretoria na Krugersdorp in 38 minute, waar onder meer baie van 3de versnelling, weens druk verkeer, gebruik gemaak moes word, nooit bo 176° gestyg nie. Die gewillige kragbron kan tydens versnelling gehoor word, maar die rattekas en ewenaar het hulle taak geluidloos verrig.

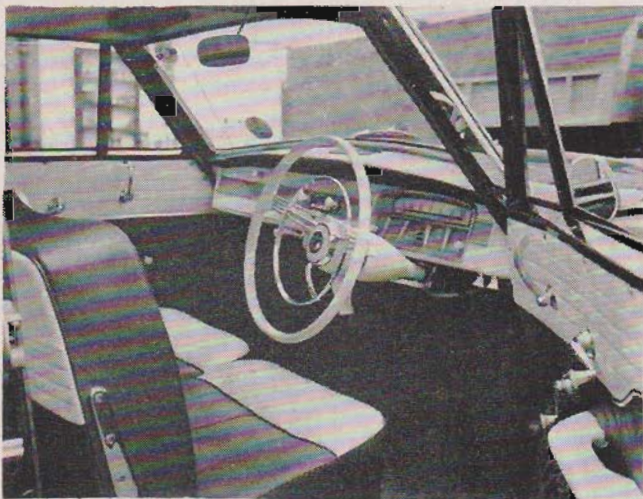
Die ratverhoudings van die T.S. en Isabella is identies en ek het reeds in die „Kombi“-toets gemeld, dat volgens die vereistes wat ek stel, die verhoudings baie na aan ideaal is. Aan die T.S. kragbron gekoppel dra die rattekas baie daartoe by om die motor te laat kwalifiseer as 'n vinnige toermotor, wat tot groot dinge in staat is indien die rattekas reg gebruik word. Ek sou baie graag wou sien dat die motors met 'n egte sportmotorrathefboom, direk aan die rattekas gekoppel toegerus word. As al die nadele van 'n stuurkolomrathefboom ingedagte gehou word kan ek nie anders as om met lof van die rathefboom-meganisme van die Borgward te praat nie, behalwe dat oorskakeling van eerste na tweede nie baie vinnig is nie. Oorskakeling van 3de na 4de en terug is goed. Al die versnellings is sinchromaties, en laagste versnelling kan teen 10 m.p.u. en meer gekoppel word sonder enige protes van die rattekas. Daar is egter 'n stop wat verhoed dat laagste versnelling teen hoë snelheid gekoppel word.

#### DIE RAAMWERK EN VERE:

Ek het die veerstelsel van die motors in die „Kombi“-toets beskryf, en ek wil net noem dat die De Luxe sover ek kon vasstel dieselfde veerstelsel het, maar dat die verbystuur eienskappe van die motor nie so prominent was nie, en ons het baie meer op ons gemak gevoel. Ek is van mening dat die tipe buiteland wat gebruik word, die padhouvermoë van die motors baie beïnvloed, en ek sou graag wou sien hoe Michelin „X“ bande 'n Borgward se gedrag sal beïnvloed.

#### DIE BAKWERK:

Die goed afgewerkte en mooi beplande bak en onderstel vorm 'n eenheid, en selfs gedurende die slagpadtoets was geen geratel waarneembaar nie. Die



oopskuif-tipe sondak het egter wanneer hard gerem word, gekraak. Borgward het daarin geslaag om 'n luukse motor te vervaardig sonder dat dit nodig was om oral kroom aan te plak. Dankie tog hiervoor, 'n Mens kan nog dadelik sien dat hierdie 'n sober kontinentale motor is. Dieselfde kan nie van die veelkleurige sitplekke, ens. gesê word nie. Dit grens aan uitspatligheid. Die sitplekke se ruglenings is verstelbaar; tot so 'n mate dat 'n bed gevorm kan word. Oor die gemak van van die sitplekke is daar geen beswaar nie. Intendeel, met genoeg been en kopruimte beskikbaar, is hierdie 'n baie gerieflike motor waarin lang afstande sonder vermoednis afgelê kan word. Ook die agterste sitplekke is gemaklik. Dit is wel 'n bietjie moeilik om na- of vanaagter in of uit te klim. Die dak uitvoering is van nylon en dit is 'n groot verbetering op die vorige (wol-uitgevoerde dakke) veral as die motor nie stofdig is nie. Die stuurwiel posisie is gemaklik, maar die ruimte tussen die stuurwiel en sitplek is aan die klein kant. Die maklik leesbare instrumente is voor die stuurwiel, wat o.a. 'n horlosie en verstelbare afstandmeter insluit. Die snelheidsmeter is optimisties tot 120 ingedeel. Dit is jammer dat hierdie luukse produk van Borgward nie met 'n oliedrukmeter en amperemeter toegerus is nie. Ek kan nie begryp waarom waarskuwingsligte so gewild is nie. Daar is 'n klein rommelkassie en twee deursakke, een sigaretaansteker en 'n asbak voor, en twee asbakke agter. Die warm/koel lug-installasie werk goed. Waarvan ek regtig baie gehou het is die dak wat kan oopskuif en dit is noemenswaardig dat Borgward nog hierdie gewilde kontinentale gebruik in hulle luukse motor volg. Dit is 'n genot om met die dak oop in die sonskyn te ry. Ons het gevind dat namate die snelheid vermeerder, 'n hinderlike gedrom waarneembaar is terwyl die dak oop is, en om dit teë te werk moet die agterste ruite oopgemaak word. Die vloermatte van die motor is ook waarlik luuks. Onder die rubberoppervlakte is daar 'n dik laag sponsrubber. Wat my verbaas het is dat daar nie 'n gat deur die mat vir die oogknipper-skakelaar gemaak is nie. Die mat lê op die skakelaar, wat gevolglik nie gesien kan word nie. Die hangtipe pedale is hoog maar glad nie ongemaklik om te gebruik nie. Die bagasiebak is alhoewel nie hoog nie, nogtans ruim, en die noodwiel lê onder die rubberbedekte vloer. Die domkrag en wielsleufel gespe netjies aan die regterkant van die bagasiebak vas.

#### DIE TOETS:

Ek het verwag dat die kragbron van die motor met net meer as 4.000 myl agter die rug nog nie goed ingeloopt sou wees nie, en dit was ook skynbaar die geval as op die versnellingstwee en maksimum snelheid getoets word. Die vergasser was ook nie goed ingestel nie, met die gevolg dat daar teen hoë omwentelinge 'n merkbare afname in die werkverrigting was. Ek wil nie beweere dat die motor sieg getrek het nie, maar voel dat 'n goed ingestelde en ingeloopte T.S.-enjin tot heelwat meer in staat sal wees.

Die enjin versnel baie gewillig en as 'n mens na die verplasinginhoud en gewig van die motor kyk is die resultate baie goed. Die motor leen hom daartoe om vinnig gery te word, maar vereis dat die rattekas gebruik word. Ons het gevind dat versnelling vanaf onder 40 m.p.u. in hoogste swak is, en dit is 'n mors van tyd om die Borgward so te bestuur. Goeie ratverhoudings is tot die bestuurder se beskikking gestel en

→ 23

Baie netjies afgewerk aan die binnekant.



## BORGWARD DE LUXE (vervolg)

as ons haastig was het ons teen 70 m.p.u. na 3de versnelling teruggekakel. As gewag word tot die snelheid na 40 m.p.u. in hoogste afkom. neem dit lank om bv. weer 60 m.p.u. te behaal al word 3de versnelling ook ingespan. Om die beste werkverrigting van die T.S. kragbron te verkry moet die omwentelinge hoog gehou word. Dit is nie net op die T.S. kragbron van toepassing nie, maar is 'n eienskap van enige warm-kragbron met 'n klein verplasinginhoud. Ek het die motor soms myl na myl in derde versnelling gehou, en die temperatuur het normaal gebly en geen olie is verbruik nie, selfs nie na 349 harde myle nie.

Wat my veral van die motor verbaas het was die goeie padhouvermoë veral as 'n mens in gedagte hou dat die agterwiele onafhanklik geveer is aan hoë spilpunt knakasse. Die positiewe stuur dra daartoe by om die motor op die korrekte lyn deur draaie te hou, en die Borgward was veral uitstaande wanneer wye draaie teen hoë snelheid aangepak word. Soos lesers weet is dit juis die tipe draai wat padhouvermoë verg teen hoë snelheid. 'n Borgward is een van die motors waarmee die bestuurder vertrouwd moet wees as die beste resultate verlang word. Dan kan daar baie vinnig met die motor gery word. veilig en sonder inspanning. Soos reeds gesê het ek onder andere met die motor na Krugersdorp gery om vir die „motorsport” artikel besonderhede van die Krugersdorp-bergklim-kompetisie te bekom, en op pad terug het dit begin reën. Op die nat teerpad het die motor se padvastheid om draaie teen hoë snelheid bewondering afgedwing. Selfs wanneer die agterkant begin los voel het was dit nie nodig om paniekerig te word nie. Gebruik die versneller en die stuur en die motor is gou weer op sy regte baan. Ek het toe ook die remme hard aangeslaan en die motor het keer op keer in 'n reguit lyn tot stilstand gekom.

Op gruisoppervlaktes het die Borgward ook goed padgehou, alhoewel die agterkant effens los gevoel het as draaie baie vinnig gevat word. Oor slaggate en knikke het die motor ook byna vol punte verdien, en van deurstamp was daar nie sprake nie. Ek gee toe

dat die motor nie swaar gelaai was nie, en dat die skokbrekers nog goed gewerk het, maar dit wysig nie my mening dat die motor, met alhier die vele onafhanklik geveer van slegte paaie ligte werk maak nie. Met die 3.9 ewenaar verhouding kan die motor vir baie myle aaneen teen 85 m.p.u. en meer bestuur word, sonder die minste inspanning of ongerief van die bestuurder en passasiere.

Windgeraas is met die ruite toe, selfs teen maksimum snelheid minimaal en Oosthuizen en ek kon normaalweg gesels.

### KRITIEK:

1. In die toets van die Kombi het ek beswaar gemaak teen die ondoeltreffende toeter, en instrumentepaneel. Dieselfde kritiek is op die de Luxe van toepassing. Die stopafstand van die de Luxe was heelwat korter as die van die Kombi maar die rempedaaldruk het merkbaar na die 7de noodstop afgeneem. Baie druk op die pedaal was nodig. Ek is nog van mening dat die remskoenoppervlakte onvoldoende is.
2. Die motor se deure het baie swaar toegemaak. 'n Oorywerige stofdigmaak-proses is skynbaar die rede hiervoor. Ons kon ongelukkig nie toets of die motor stoffig is nie. Die paaie was nat. Die motor is wel waterdig.
3. Die enjinkap het moeilik oopgemaak, en het nie goed gepas nie.

### OPSOMMING:

Die de Luxe het 3 eienskappe wat selde in dieselfde motor aangetref word, nl:

1. Met inagneming van die prys is dit waarlik 'n luukse motor. Dink bv. aan die gemaklike en „bed-maak” sitplekke.
2. Die verplasinginhoud is slegs 1,500 k.s. Met die doeltreffende enjin en rattakas is baie myle per gallon moontlik.
3. Die maksimum snelheid is meer as 90 m.p.u., en dan moet ons onthou dat 5 persone met gemak in die motor kan ry.

Bogenoemde is vereistes wat baie motoriste stel. Die Borgward de Luxe bied dit aan.

## VRAERUBRIEK (Vervolg)

met poleer en pas van neusgate en instelling van die vergassers bv. kleiner sproeiers, vlotters („floats”) 1/16 dm. laer, ens. Toe was die gewone karperd somer 'n goeie ryperd . . . so amper 'n renperd.

**II. Die Tweeslagmasjiën en Gedokterde Olies. Van mnr. S. P. van R. Swarts** van die dept. Bosbou, Knysna het ons navraag ontvang i.v.m. die olie in sy 3-silender 2-slag Wartburg. Hy sê dat die agente 'n olie sonder reinigers („non-detergent”) aanbe-

veel. „Verskeie werktuigkundiges” sê egter dat dit somer onsin is, en **beveel** selfs 'n olie met reinigers aan.

**Antwoord:** Dit is duidelik dat wat ons in die Augustus-uitgawe van „Die Motorgids” i.v.m. olie en die probleem van smering gesê het, eintlik net van toepassing was op die 4-slag masjiën waar die olie gereeld afgetap en vervang word, en **nie** op tweeslag masjiëne waar die smering d.m.v. brandstof-smeerstofmengsel geskied en die masjiën as't ware met elke omwenteling nuwe, vars olie kry nie.

Uit bogenoemde artikel is dit ook duidelik dat die hoof-funksie van reinigers

daarin bestaan om die skadelike byprodukte van ontbranding in suspensie te hou **met die uitdruklike doel om dit later deur die aftap van die olie te verwyder**. Aangesien die olie by die 2-slag masjiën nie afgetap word nie, het die hele saak van reinigers vir die tweeslag-kragbron dus geen sin nie. Prakties is deur die vervaardigers dan ook gevind dat deur die besondere wyse van die toevoer van die smeerstof d.m.v. die brandstof, die olie met reinigers **geen invloed** het by die enigste twee plekke waar reinigers in 'n tweeslag-kragbron miskien invloed sou kon hê nie, nl. by die suierringe en by die inlaat en uitlaat

neusgate waar daar koolstofaanpakking plaasvind.

Wat wel gevind is, is dat dié gedeelte van die reinigers wat in die twee-slag verbrand, partykeer skadelike byprodukte vorm. Daarom die aanbeveling: Liewer olie met geen reinigers. Dit kos net meer en dien geen doel nie, behalwe miskien die doel van verhoogde slytasie. Die vervaardigers van twee-slagkragbronne maak egter self reinigers wat saam met die olie in die brandstof gegooi kan word. Hierdie reinigers is sodanig dat indien dit geen doel dien nie, in elk geval geen skade sal doen nie, en tog aan

→ 24



# BORGWARD „DE LUXE”

FABRIKAAT: BORGWARD

TIPE: DE LUXE

VERVAARDIGERS: CARL F. W. BORGWARD G.M.B.G., BREMEN, DUITSLAND  
VIR TOETS BESKIKBAAR GESTEL DEUR: VANROUX MOTORS, JOHANNESBURG

Getoets deur: Alton Marx en Gideon Oosthuizen

## A. BESONDERHEDE OOR MOTOR

### I. KRAGBRON

Aantal suiers: 4.  
Suier rangskikking: In lyn.  
Suier deursnit: 75 mm.  
Slag: 84.5 mm.  
Verhouding van deursnit tot slag: 887.

Verplasinginhoud: 1,493 ks.  
Drukverhouding: 8.2 tot 1.  
Kleppe: Stootstang kopklep.  
Maksimum remperdekrag: 75 (netto) teen 5,200 o.p.m.  
Suiersnelheid by maksimum remperdekrag: 2,883.2 vt./mir.  
Vergasser: Solex 32 PAJTA.  
Vonkverdelers: Bosch VJ 4 BR15.  
Klos: Bosch 6 volt.  
Vonkproppe: Beru 240—14 U.  
Oliepomp: Rat-tipe.  
Oliefilterder: Gedeeltelike vloe.  
Verkoeling: Water met pomp onder druk.

### II. KOPPELAAR-SISTEEM

Koppelaar: Enkelskyf hidrolies gekoppeld.  
Ratverhoudings:  
(1) 3.86.  
(2) 2.15.  
(3) 1.36.  
(4) 1.

Ander ratverhoudings verkrygbaar.

(1) Geen.  
Ewenaar: Hipoide tandrat.  
Verhouding: 3.9.  
Ander verkrygbaar: Geen.

### III. ONDERSTEL

Raamwerk:  
Eenheidkonstruksie.  
Remme: Hidrolies.  
Totale remskoenoppervlakte: 119.4 vk. dm.  
Vering:  
Voor: Spiraal onafhanklik.  
Agter: Spiraal onafhanklik swaai asse.

Skokbrekers: Skuiflas voor en agter.  
Wielafstand: 104".  
Aswydte:  
Voor: 52 1/2".  
Agter: 53 3/8".

Stuurwiel-draaie van hoek tot kant: 3 1/2".

Draaisirkelgrootte: 36".

Bande: 590 x 13.

Normale druk.

Voor: 20 lb.  
Agter: 24 lb.

Hoë spoed:

Voor: 28 lb.  
Agter: 30 lb.

### IV. BAKWERK EN TOEBEHORE

Totale lengte: 175.6".  
Hoogte: 58.6".  
Hoogte van grond af: 7".  
Breedte: 68.2".  
Gewig: 2,400 lb.  
Gewig soos getoets: 2,680 lb.  
Deure: 2.

Buitekantste ligte: 2 Hoofligte, 2 misligte en 2 syligte voor; 2 agter en stopligte en nommerplaat lig.

Bimekantste ligte: Dak en instrumente paneelligte.

Rigtingaanwysers: Ligte voor en agter.

Windskermveërs: 2.  
Sonskerm: 2.

O.p.m. meter: Geen.

Snelheidsmeter: Wel met verstelbare afstandmeter in 1-tiendes

Brandstofmeter: Wel.  
Oliedrukmeter: Geen.

Verkoelerstermometer: Wel.  
Olietermometer: Geen.

Ampmeter: Slegs lig.  
Skakelaar van oogknipper: Op vloer.

Smoorklep: Meganies.  
Asbakke: 2.  
Sigaar aansteker: 1 voor.

Rommelkassie: Voor sowel as deursakke.

Verwarmer: Wel.  
Radio: Standaard toerusting.

### V. INHOUDSMATE EN ANDERE

Brandstof: 10.6 gellings.  
(1) Olie: Oliepan 8 pinte. Somer SAE 30. Winter SAE 20 W van -8° C. tot 30° C.

(2) Rattekas: 1 1/2 pinte. Somer SAE 90. Winter SAE 90.

(3) Ewenaar: SAE 90.

(4) Stuurmeganisme: SAE 90.

(5) Remvloeistof: „ATE” of Lockheed of Pentosin — Super-fluid.

Battery: 6 volt, 84 ampere uur.

Ontstekingstyd: Tot 4° na B.D.P.

Orde van ontsteking: 1 3 4 2.

Vonkprop opening: .027"-.031".

Punte opening: .016".

Kleptyd:  
Inlaat maak oop 18° V.B.D.P. en maak toe 56° N.O.D.P.

Uitlaat maak oop 56° V.O.D.P. en maak toe 18° N.B.D.P.

Klep-opening:  
Warm:  
Inlaat: .008".  
Uitlaat: .008".

Vergasser instelling:  
Smoorbuis:  
Eerste fase: 22 mm.

Tweede fase: 25 mm.  
Hoofsproeier: 125 : 140.  
Vryloop sproeier: 45.

## B. TOETSRESULTATE

### I. TOETS-

#### OMSTANDIGHEDE

Weer: Betrokke, koud.  
Wind: Sterk sy-wind.  
Hoogte bo seespiël: 4,200'.  
Padtoestand: Goeie teer.  
Petrolgehalte: Premium.  
Bestuurder plus een persoon.

### II. MAKSIMUM SNELHEDE

1/2 Myl met een myl aanloop: 91.7 m.p.u.

Gemiddeld van 4 aanlope in teenoorgestelde rigting: 87.6 m.p.u.

### Maksimum snelheid in ratte:

(1) ..... 27 m.p.u.  
(2) ..... 52 m.p.u.  
(3) ..... 76 m.p.u.  
(4) ..... 91.7 m.p.u.

### Versnellingstye deur ratte vanaf rus:

0—30 m.p.u. nie getoets nie.  
0—40 m.p.u. .... 9.1 sek.  
0—50 m.p.u. .... 12.9 sek.  
0—60 m.p.u. .... 19.7 sek.  
0—70 m.p.u. .... 29.2 sek.  
Kwartmyl vanaf rus: 21.7 sek.

### Versnellingstye in twee hoogste ratte:

Hoogste 3de  
10—30 m.p.u. .... 10.3 Sek.  
30—60 m.p.u. 24.7 17 ..  
60—80 m.p.u. 39.1 .. ..

### III. REM-

#### DOELTREFFENDHEID

Na eerste noodstop vanaf 50 m.p.u. .... 73 vt.  
Na 2de noodstop vanaf 50 m.p.u. .... 78 vt.  
Na 3de noodstop vanaf 50 m.p.u. .... 84 vt.  
Na 4de noodstop vanaf 50 m.p.u. .... 99 vt.  
Na 5de noodstop vanaf 50 m.p.u. .... 90 vt.  
Na 6de noodstop vanaf 50 m.p.u. .... 99 vt.  
Na 7de noodstop vanaf 50 m.p.u. .... 102 vt.  
Na 8ste noodstop vanaf 50 m.p.u. .... 105 vt.

Na 9de noodstop vanaf 50 m.p.u. .... 102 vt.  
Na 10de noodstop vanaf 50 m.p.u. .... 109 vt.

### IV. PETROLVERBRUIK

(1) Oor 40 myl teen 60 m.p.u. is 31 m.p.g.

(2) Oor 175 myl, waarby ingesluit die versnellings-toetse ens. teen 70 m.p.u. en meer waar omstandighede dit toegelaat het is 21.3 m.p.g.

### Die Motorgids —

Padtoets no. 15/1958

Datum: 13/9/1958.