



Borgward Nuus / News

Voorwoord

Ek is bly om te kan rapporteer dat daar tans goeie oplewing is in ons klub wat betref nuwe lede asook voornemende nuwe lede. Eerstens verwelkom ons vir Eddie Cornellison van Kuilsrivier wat hard besig is om sy oorlede vader ('n gewese lid van die klub) se Coupe te restoureer. Hy doen dit met gebrekkige kennis en ons bewonder hom vir sy deursettingsvermoë met die taak. Natuurlik kan hy staatmaak op almal van ons se hulp en ondersteuning. Oorlede Johan de Villiers se pragtige Sedan is onlangs verkoop aan Ronnie Stain wat naby aan Pierre en Maria woon. Hy het die motor oor sentimentele redes gekoop want dit was sy troukar jare gelede. Met Pierre se hulp is hulle besig om die motor tans in ere te herstel. Dan het Thys Franken van Vredendal ook aangedui dat hy eersdaags weer by die klub wil aansluit. Ons sien uit om hom te verwelkom in ons midde.

As ek so die boodskappe op ons whatsapp groep volg dan lyk dit dat daar baie lede is wat besig is om tegniese aandag te gee aan hulle motors. Dolf sê sy kar se enjin lê op die vloer, Deon is besig om my bakkie se vibrasie te ondersoek, Agarob is bedrywig met sy versameling en Dirkie Kruger is besig om sy motor op te gradeer. Onthou die klub is daar om bystand te verleen met raad en onderdele. Tweedehandse onderdele is gratis beskikbaar aan permanente opbetaalde lede. Nuwe onderdele wat ons inkoop of laat vervaardig word teen kosprys aan lede voorsien. 'n Lysie van laasgenoemde verskyn elders in hierdie uitgawe.

Ons het ook die afgelope tyd heerlike en interessante uitstappies gehad wat puik deur Kees en Evert gereël is. Geniet die terugvoer stories in hierdie uitgawe en neem ook kennis van die tegniese raad oor "engine mountings" en die brandstof "sending unit" – twee algemene frustrerende probleme wat ons almal een of ander tyd ondervind.

Louis

INDEKS/INDEX:

<i>Voorwoord</i>	1
<i>Ons hou Piekniek!</i>	2
<i>Padtoets</i>	3&4
<i>2 x Impromptu</i>	4
<i>Besoek aan Lourensford</i>	5&6
<i>Onderdele te koop</i>	6
<i>Sê nou maar net</i>	7
<i>Het jy geweet?</i>	8
<i>Borgward staaltjies</i>	9
<i>Borgward Coupè petrol tenk "Sending unit"</i>	9
<i>Replacement engine mount.</i>	10
<i>Om oor na te dink</i>	11
<i>Meelewing</i>	11

Ons hou Piekniek!

Op 16 Maart het ons iets gedoen wat ons baie lanklaas gedoen het. Toe ons aan die begin van die jaar die klub se aktiwiteite beplan het, was daar 'n voorstel dat ons 'n slag moet gaan piekniek, 'n egte "outydse" piekniek met ou karre. Die plek wat aanvanklik voorgestel is, het



nie hallo gesê nie, en na 'n soektog en 'n ondersoek ter plaatse, het die keuse op "De Hollandsche Molen" geval. Toe ek en Evert soontoe gaan om alles vas te maak is ons baie vriendelik ontvang deur Renè. Toe sy hoor ons is van die Borgward Klub en ons rofweg 20 mense sal wees, het sy die toegangsgeld per persoon verminder van R180 na R100. Sy het vir ons die piekniekarea gaan wys, en daar het ons besluit watter deel hulle daardie dag vir ons met 'n lint moet afsper – lekker gras met baie bome en genoeg "braaistands."



'n Week voor die piekniek het ons die langtermyn weervoorspelling angstig dopgehou.

Aanvanklik sou dit die hele naweek reënerig wees, en hoewel ons smag na reën, tog net nie



daardie dag nie! Hoe nader aan die dag, hoe skraler word die kans vir reën, en op die dag van die piekniek het ons perfekte weer gehad. Soos gewoonlik het ons rondom 10 h 00 vanaf die Wynland 1 Stop vertrek. Ons was aanvanklik 4 Borgwards, en nà die Franshoek afrit het Dolf-hulle met sy Borgward by ons aangesluit. Kort nadat ons ons bestemming bereik het, het die Bruce familie met die Combi vanaf Sandbaai, en Deon en Lizbe met die Coupè vanaf Malmesbury ook opgedaag om die uitstalling van 7 Borgwards te voltooi

– prentjie mooi! Die tyd wat ons gekuier en gebraai het, het die karre nie gestaan en niksdoen nie. Hulle het heeltyd staan en spog!! Daar was gereeld mense van die karavaanpark daar naby wat kom kyk het.



Nadat ons almal ons stoeltjies, tafeltjies, en "koelbokse" afgelaai het, kon die groot kuier begin. Nadat ons eers iets gedrink het met versnaperinge daarby, het die meeste mans 'n vuurtjie brand gemaak.

Toe die kole reg was, is die vleis en wors op die roosters gepak en is daar lekker rondom die braai gekuier. Die reuk van die vleis, en om dit op die rooster te sien met die byklanke daarby, is genoeg om die hongerpyne wakker te maak. Toe die borde opgeskep was met die vleis, wors en die lekkerste slaaie, en ons sit daar onder die bome, het ons behoorlik voldoen aan die definisie van 'n piekniek volgens die woordeboek, nl. "'n piekniek is 'n uitstappie in die natuur waar daar lekker geëet word.'" So 'n lekker ete moet met 'n ingly-nagereg, oftewel 'n roomys, afgerond word. Gelukkig is daar 'n kafeetjie op die terrein, en is ons met dapper en stapper soontoe. Ons het heerlik gesmul en die leë gaatjies in die maag gevul. Nadat ons opgepak het en die kampplek netjies agtergelaat het, is ons almal vergenoegd huis toe.



Kees Beekman

Padtoets

Toe ek onlangs deur al my ou nuusbriewe gaan, het dit gelyk of daar nog nie 'n padtoets van 'n Borgward in was nie. Hier volg nou 'n padtoets uit Hector Horne se waardevolle boek "A Brooklands road test limited edition."

Testing Germany's Fair Fräulein

the BORGWARD Isabella

The Borgward "Isabella" two-door sedan is a lady, and a lively one at that. Powered by a conventional four cylinder engine of only 1493 cc, it nevertheless is fun to drive and performs briskly, even in comparison to much more powerful American sedans. In fact, if we were asked to give outstanding impressions of the Isabella, the first item would be its roominess, but a close second would be the feeling of completely adequate acceleration. In the cold light of figures the acceleration data does not look quite so impressive but in driving the car only the 200 horsepower advocates will feel that 60 honest horses are not enough. The Isabella, then, is a sensible car for sensible people and it should be analysed and evaluated in that light. Imported from Germany by Fergus Motors on the East coast and by Robert Knapp on the Pacific side (Pasadena, California) the car offers exceptional interior roominess, more than any other 1½ litre car extant. Despite its ample interior dimensions (the front seat is 53" wide, for example) the car is compact and extremely handy in traffic. There are four forward speeds controlled by a column mounted shift lever. Although ration changes facilitated by syncromesh cones on all forward speeds the mechanism was not completely foolproof. However, normal starts are readily effected using 2 nd gear and in traffic the car can be driven exactly as if it is just another American 3-speed machine. The four cylinder engine pulls smoothly and steadily at below 15 mph in fourth gear, if asked, but third gear is generally used up to, say, 25 mph for snappy stop light work.

Cruising speeds in the high sixties are easy to maintain on the highway and the engine runs quietly with no feeling of being strained. Although the combination of gearing and low piston travel gives a theoretical cruising speed of 82.6 mph, the gradability is remarkably good (8%) and there are very few climbs where one gets the frustrated feeling that the car is underpowered.

At speeds above 70 mph the steering seems a trifle erratic, particularly on underlating highly crowned roads. The independently suspended rear wheels seem to be a contributing factor here, but on the other hand the cornering ability is phenomenal even on rough or slippery surfaces. After a few miles one becomes used to the slight oversteer and by employing a more relaxed technique, the car is perfectly safe and controllable. In other words directional stability is not powerful, but is adequate if you do not "fight" with the car by constantly trying to correct its direction.

The ride is very comfortable, perhaps a little on the firm side and definitely not "marshmallow". This proves to be a real advantage for high speed travel. Dips, bumps and "thank-you-mams" can be traversed at greater speed and with far more genuine safety than in any standard American sedan. It is the combination of 4-wheel independent suspension and a slight sacrifice in boulevard ride which makes this sedan so worthwhile for any average family who desire safety, roominess and economy. The economy of any car is not simply a matter of miles per gallon. The Isabella achieved as high as 30.7 mpg driven on the highway at 60/65 m.p.h. What is important is the reputation of the manufacturer and even more important, the reputation of the model in the factors of reliability, durability, cost of repairs and depreciation. Carl F.W. Borgward, G.M.B.H., Bremen, are one of the oldest firms in Germany and their earlier "Hansa" models have always been highly regarded. The latest design is basically simple and rugged, and the price is moderate. The firm's entry into the American

market was not undertaken without a proper set-up for spare parts and even a cursory examination of the car will reveal its quality and excellent workmanship. Resale value, then, can be predicted as being favourable though there is no experience in this to draw upon.

As with many modern cars from Europe the Isabella has a unit frame and body for low weight with great rigidity. In spite of the ample body dimensions the curb weight is only 2230, a respectable figure which illustrates once again the fact that it doesn't take "weight" to make a car stick to the road. The speedometer of this particular car was calibrated in kilometers and proved to be one of the most honest instruments we have ever found. However it was not designed for road-testing and literally gave our crews "fits" because of the lack of intermediate markings. Summed-up, the Borgward is a sensible, sturdy and completely adequate family sedan—offered at a reasonable price. However we are still waiting for the production of the 1½ litre sports model!

Kees Beekman

2 x Impromptu

Onlangs het ek en Evert twee keer kort namekaar op die ingewing van die oomblik besluit om na klassieke karre te gaan kyk. Op 'n Saterdagmiddag stuur iemand vir my 'n boodskap van die NG Kerk Parow Welgelegen. Hulle nooi mense uit om die Sondag oggend met hulle ou kar kerk toe te kom, en na die diens met 'n koppie koffie die karre te geniet. Ons wou met die Borgward gaan, maar die Borgward wou nie met ons gaan nie –pap battery, en toe hy wel vat, ry hy baie rukkerig. Toe ry ons maar met die Pagoda. Daar was omtrent 10 karre en 2 trekkers.



Twee weke later stuur vriende van Hermanus vir ons 'n boodskap dat 65 "collectable cars" as deel van die "Prestigious Cape 1000 Road Rally" die volgende dag uit Hermanus sou vertrek na Franschhoek. Ons het nooit baie oorreding nodig om in Franschhoek te gaan eet nie, en nou het ons meer as genoeg rede om te gaan. Ons het hulle toe na ete by die motormuseum se ingang ingewag –dit was 'n baie lekker nagereg!!



Kees Beekman

Besoek aan Lourensford – Somerset Wes.

Die Lourensford landgoed was eers deel van die naburige plaas Vergelegen (in Hollands “baie ver gelee”) wat in 1700 deur Willem Adriaan van der Stel gestig is. Die landgoed het ‘n trotse geskiedenis as ‘n wereldklas vrugteplaas. Die wynmaak tradisie het weer ‘n oplewing ondervind toe Dr Christo Wiese Lourensford in 1998 gekoop het.

Op Sondag 13 Februarie het ons as klublede hierdie historiese landgoed gaan besoek. Oudergewoonte het ons weer vanaf die Wynland 1 Stop op die N1 vertrek. Die lede wat saamgegaan het, was Kees en Evert in Kees se rooi koepee, Deon en Lisbe in hul tweekleur koepee, Robert en Mary in hul bruin koepee en Doepie, Mariaan en Hennie in Doepie se blou Sedan. Louis en ek kon weens praktiese probleme nie met een van ons Borgwards ry nie. So ons is maar met ‘n Nissan saam. Gelukkig kon ons toe Evert se elektriese scooter saamneem, want dit pas nie in die Koepee nie. Vir Evert was dit ‘n groot bonus, want toe kon hy baie maklik op sy eie rondbeweeg. Ons het ook ‘n DKW lid, George en sy vrou Ina, in ons midde gehad. Hulle het ook met ‘n gewone motor gery en het verskeie kere deur die dag vir ons gesê hoe baie hulle dit saam met ons geniet.



Vanaf die Wynland 1 Stop het ons via Stellenbosch op die R44 na Lourensford gery. Wat ‘n pragtige roete om te volg en na die goeie reën wat ons gehad het, het alles groener en mooier gelyk. Om by Lourensford in te kom moes ons ‘n toegangsfooi van R20 betaal. Soos by ‘n winkelsentrum kry jy ‘n kaartjie by ‘n masjien en betaal by ‘n ander masjien as jy uitgaan. Maak nie saak hoe lank jy gekuier het nie, jy betaal R20. Direk na ons aankoms is ons na die restaurant waar ons buite onder die bome koffie, tee, sap of wat ookal kon geniet met nog ‘n groter verskeidenheid te ete daarmee saam en eekhorings wat die gaste vermaak met hul toertjies in die bome.

Na ons besoek aan die restaurant het ons na die motormuseum beweeg. Die vier Borgwards het daarheen gery en kon op die gras voor die museum parkeer. Die Borgwards het nogal baie



aandag getrek en beslis ook bygedra dat meer mense na die motors binne die museum gaan kyk het. Ons ander en Evert op sy scooter het sommer gestap op die paadjies deur die pragtige tuine. Oral is bordjies met rigting aanwysers sodat jy weet presies waarheen om te gaan. By die motormuseum moes ons weer toegang betaal. ‘n Hele R50 pp, maar omdat die Borgwards buite geparkeer gestaan het, betaal ons toe R40



pp. Die museum behoort net aan 1 persoon, genaamd Linton. Hy het ‘n groot versameling karre wat in verskeie lokale gestoor word. Hy sirkuleer voortdurend die motors tussen die museum en die ander store om sodoende die publiek se aandag te behou. Die oudste motor wat ek waargeneem het, was ‘n Volkswagen Beetle van 1957. Daar is ‘n hele verskeidenheid gewone motors asook verskeie wat omgebou is in resies motors. Daar was heelwat Alfa Romeo’s en BMW’s en nog meer, asook motorfietse en ‘n paar gewone fietse. Buite die museum was ook ‘n paar eksotiese motors in glaskaste, elkeen op sy eie.

Na die besoek aan die museum het ons na die “food market” gegaan. Daar was baie stalletjies—nie net kos stalletjies nie, maar allerhande snuisterye wat te koop aangebied word. Met die kos was daar ‘n baie groot verskeidenheid om van te kies, te veel om op te noem. Koeldranke, bier en wyn was ook te koop. Daar was lang



tafels waar ons kon aansit om te eet. Ons het maar so ‘n bietjie aangeskuif en opgeskuif en siedaar, op die einde sit ons omtrent almal aan een tafel, elkeen met ‘n ander kos keuse op sy bord. Ons het net vir Robert en Mary iewers verloor. Na ‘n lekker kuier en lekker eet het ons almal ons eie rigting gekies huistoe.

Dankie Kees vir al die reëlins en goeie organisasie van nog ‘n suksesvolle uitstappie.

Borgward groete

Rina



Onderdele te koop

Ons het die volgende skaars onderdele bekom wat beskikbaar is aan opbetaalde lede teen kosprys:

1 stel bigend bearings vir die ses silinder 0.20	R 300
1 standaard stel Mahle pistons (sonder ringe) 74.96	R 800
2 los Mahle pistons met ringe 76.45	R 400
1 los Kolbern piston met ringe 75.44	R 200
1 stel bigend bearings 4 silinder (std)	R 200
1 stel bigend bearings 0.25	R 200
1 stel bigend bearings 0.50	R 200
1 stel inlet valves (groove to be machined)	R 100
Top gaskets	R 250
Gear cables.	R 150
Kontak vir Louis	

Sê nou maar net!

“Sê nou is ‘n lekker sê: Alles wat ‘n mens wil hê, alles wat jou hart begeer, kry jy daarmee en nog meer.” Dit is die eerste deel van die bekende gedig van A.G. Visser. Toe ons nog kinders was, het ons dikwels vir iemand gesê “ sê nou maar net ----” as ons bv. iets graag sou wou hê. Dan sê die ander persoon gewoonlik “sê nou is ‘n lekker sê.” Nou die dag dink ek so by myself “sê nou maar net”, maar toe gaan dit nie oor iets wat ek nie het nie, en graag sou wou hê nie. Nee, toe gaan dit oor hoe sou dit wees as ek iets wat ek wêl het, nooit sou gehad het nie. En wat is die iets? Die iets is niks anders as my rooi Borgward Isabella Coupè nie! Met ander woorde, ek het gedink: Sê nou maar net daar was nooit ‘n Borgward in my lewe nie? Dis ‘n nare gedagte! Ek kan my dit nie indink nie. Die lewe sou tog baie minder interessant gewees het.

In die nuusbrief van Junie 2001 is ek amptelik as ‘n nuwe lid verwelkom. As ek net dink aan al die “Garipe” wat ons van toe af “beleef” het! Ek sê beleef, want behalwe vir die saamtrek self, was die ritte soontoe of terug nie altyd sonder belewenisse nie. Die oomblik wat dit gebeur het, was nie altyd lekker nie, maar dan het die spangees van die ander lede altyd oorgegaan tot aksie en die probleem opgelos, en, baie belangrik, dit het gesorg vir stof vir die volgende nuusbrief! Vir die groot 50 jaar saamtrek het ons die kar op ‘n sleepwa dam toe gesleep. Louis se bakkie het by Leeugamka gebreek, en ons het toe, ná die dam, op pad huistoe, ons kar by Leeugamka van die sleepwa afgehaal en Louis se bakkie op die sleepwa gelaai. Op Lainsburg is my kar se 6 volt battery pap. Wat nou gemaak!! Hier kom John Mc Ewan met sy gryse wysheid en sê: “Gelukkig het ons ‘n spaar battery byderhand. ” Wat jy waar kry?” vra ons. Seg hy weer ewe rustig: “Die bakkie op die sleepwa mag dalk stukkend wees, maar sy battery makeer niks nie!”

‘n Paar jaar later, op pad dam toe, maak die kar ‘n ent voor Beaufort-Wes ‘n snaakse geluid. By die Karoo Nasionale Park se hek, met my selfoon by die engin, maak Graham ‘n lang afstand diagnose, en ek vergeet sy woorde nooit: “ Ek dink die kar is terminaal.” Terminaal!!! Die volgende dag is die kar met ‘n low-bed George toe, en ek en Evert word passasiers in Johan de Villiers se kar. Nog ‘n paar jaar later, ‘n ent voor Lainsburg, spring die loopvlak van my kar se agterwiel af, en kon ons nie die spaarwiel op sit nie omdat my kar se gate vir die domkrag deur ‘n vorige eienaar met ‘n plaat toegemaak is. Daar ry ons toe 40 km Laingsburg toe teen 40 km. per uur op die band se seil. Ek koop toe net daar ‘n domkrag wat nie gate nodig het nie! By ‘n ander dam het Graham en nog iemand uit my startermotor en ‘n spaar startermotor een goeie startermotor opgebou. Dit alles verklaar waarom ek die woord “beleef” gebruik het. Nogtans het ons al die damme baie geniet!

In al die jare was daar natuurlik honderde uitstappies, braaie, kerssetes, kerssangaande, afskoppe, “opskoppe” en sopaande, die een lekkerder as die ander. En dan, amper die belangrikste van alles, die lede van die klub wat oor die jare amper soos familie geword het. Dis vir ons altyd sò lekker om mekaar weer te sien! En wat van die honderde waarderende kykers wat, òf met gebare, ‘n toeter of ‘n gesprek, laat blyk het hoe hulle dit geniet het om hom te sien! En om te dink, sonder my Borgward sou ons dit alles gemis het! Ja nee, die Borgward bly maar ‘n bron van vreugde!!

Kees Beekman

Het jy geweet?

1. The Classic Car Mr. Bean Loves More than Any Modern Luxury Ride

When you think of Mr. Bean, you probably picture him behind the wheel of a beat-up green Mini, squeezing into parking spots with hilarious results. But in real life, actor Rowan Atkinson – the genius behind Mr. Bean – has a true passion for cars. And despite having access to some of the world's most expensive luxury vehicles, there's one classic he holds especially dear: the 1989 Lancia Delta HF Integrale.

The **Lancia Delta HF** Integrale is'n't about flash or prestige – it's about pure driving joy. It looks ready to attack any road or mountain pass.

For Atkinson, who appreciates precision and character over bling, the Integrale is the perfect match: **compact, punchy, and dripping with personality.**



2. Classic cars can be cheap & easy to maintain

Owning a car means different things to different people. It can be a source of pride or a source of frustration for some while others see it as a necessary evil. Furthermore, preferences vary wildly from one to another, although many drive what is both practical and affordable with the hope it is relatively trouble-free. And while that sort of vehicle works for most, there is a certain segment of the population with a preference for driving machines of a bygone era, classic cars.

It might be helpful to define a classic and collectible car, and there is a huge swath of gray area here. Hagerty, which insures antique, vintage, and classic automobiles, says a classic car is generally more than 20 years old with a 40-year limit – beyond that it is vintage. However, in common vernacular, a classic car can be considered anything from prior decades. But not all classic cars are collectible.

A 1984 Buick Century may be a classic 80's sedan, but few would argue it is collectible. Jay Leno says, "The vehicle should be of technical or historical interest, it should be fun to drive, and it should be pleasant to look at." The Century fails on all accounts. The problem is that many collectable classics are expensive to own and difficult to maintain, but not all of them. There are classic cars that, once you made the investment, are cheap to own and easy to maintain and repair.

Bogenoemde wetenswaardighede is baie verkorte uittreksels uit 2 Google artikels wat ek op my selfoon "raakgeloop" het.

Kees Beekman

Borgward staaltjies

In 'n bylae tot die Volksblad van 3 Februarie 2005 het Hans Heese 'n berig geskryf onder die opskrif:

Borgward Isabella – begin van 'n legende.

'n Groot deel van die berig handel oor Borgward se verbintenis met Suid-Afrika voor die tweede wêreldoorlog, want die meeste Suid-Afrikaners glo dat Borgward – of van sy filiale – eers na die Tweede Wêreldoorlog hul opwagting hier gemaak het en dat dit begin het met Apie le Roux (van Van Roux Motors) en Gerald Wolman wat in 1955 Isabellas begin invoer het. Die Borgward Isabella het egter kort na sy bekendstelling in 1955 in Suid-Afrika bekendheid verwerf as 'n gedugte mededinger op die renbaan, veral die TS-model. Hierdie sukses was grootliks toe te skryf aan Wolman wat 'n hoogs suksesvolle rensman op die been gebring het. Op 1 Januarie 1958 het die Cape Times as volg oor Gerald Wolman se span berig: “The smart Wolman Motors team of three Borgwards, a Goliath and a Lloyd drew whistles of administration.”

Isabellas het van 1955 tot 1960 die baan - en tydrenne in die Wes-Kaap oorheers. In die noorde het Le Roux Borgwards op 'n ander manier bemark en swaar geleun op Afrikaner-sentiment. Met minister Nico Diedericks as direkteur van die maatskappy is dit geen wonder nie dat dr. Verwoerd 'n Borgward-stasiewa as geskenk ontvang het. Ook geen wonder dat beide Rembrandt en Braganza ('n Afrikaner koffie – en teemaatskappy) Borgward Combi's aangekoop het om hul Chevrolet-paneelwaens te vervang nie.

Om egter nie by Wolman af te steek nie, het Le Roux die renjaers Boet Ferreira en Buddy Fuller aangesê om met 'n Isabella TS 'n rekord te probeer opstel vir die rit Johannesburg – Kaapstad – Johannesburg. In Maart 1960 het die twee toe wel die bestaande rekord gebreek deur die afstand binne 23 uur en 53 minute af te lê – 'n prestasie wat vandag nog respek afdwing. En in die verbeelding van talle Borgward eienaars en entoesiaste bly hierdie beelde van seëvierende Isabellas hulle steeds by!

Kees Beekman

Borgward Coupè petrol tenk “Sending unit”

Omdat my Coupè maar vir lang rukke staan, raak die petrol “vrot” in die tenk. Ek besluit toe om die petroltênk uit te haal en te laat uit “line” by Radiator King. Hulle sny hom oop, “sandblast” hom binne en buite, maak hom toe en doen die behandeling. Met die 66 jaar se petrol en sweet het die petrolmeter se “sending unit” ook ingegee. Omdat nuwes nie beskikbaar is nie moes en wil ek 'n plan maak. Ek onthou toe dat ek nog 'n ou VW Beetle tenk unit het en is toe nuuskierig om te weet of hy dalk kan werk. Daar pas hy soos 'n handskoen!

Ek bel vir Flat 4 Racing en hulle verkoop nuwes vir R220.00. Ek koop een en toets hom. Tot my verbasing werk dit saam met die “dash meter”, maar die verskil is dat dit verkeerd om werk. Wanneer hy moet leeg wys, wys hy vol en andersom. Ek maak die tenk unit oop en sien dat as ek die draad wat op die rheostat gesoldeer is aan die ander kant sit, moet dit werk. Ek doen toe so en daar werk dit perfek! Ek sit alles in mekaar en sit die tenk terug, gooi vars petrol in en die Coupè loop soos 'n horlosie. Ek hoop dat die inligting vir iemand kan help.

Deon van Zyl

Replacement engine mountings for Isabella

If the engine mountings on your Isabella are cracked and breaking, they can be replaced with a **Fail Safe Mounting FS 60** supplied by Tygerberg Rubber Cc, at a cost of approximately R550 each (VAT inclusive).

These mountings bolt in directly with the following modifications:

- Slightly file the holes in the mounting for the bolts which attach the mountings to the cross member, to obtain the correct pitch between the holes.
- Use the original bolts to attach the mounting to the cross member.
- Use an M8 high tensile bolt to attach the mounting to the engine gear timing cover instead of the M12 “stud” on the original mounting.
- If possible, use a sleeve with an inner diameter of 8 mm and an outer diameter of 12 mm to ensure that the mounting to the timing cover is centralised. (This sleeve can be made from an M8 nut and a bit of filing)

These Fail Safe Mountings have a slightly higher shore hardness than the original Borgward engine mountings and thus the engine vibration is a bit more prominent, but this soon settles down (or maybe you just get used to it!)

Fitment to the car is very easy once the original mounting is removed, as the Fail Safe Mounting is the correct “thickness” and just slides into place.

Photos:

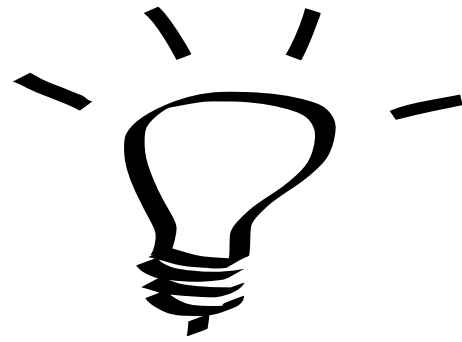
1. FS 60 mounting in place between the cross member and timing gear cover
2. Original engine mounting which is cracked

John Mc Ewan



Om oor na te dink

1. As 'n vriend jou vra om hom geld te leen, dink goed watter een van die twee jy wil verloor.
2. Om niks te doen is baie moeilik – jy weet nooit wanneer jy klaar is nie.
3. Karakter sonder kennis het dikwels meer sukses as kennis sonder karakter.
4. Die kuns van die lewe is om tuis te wees asof jy op reis is.
5. Sommige mense dink beter na oor wat hulle met 2 weke vakansie gaan doen as wat hulle gaan doen met die res van hulle lewe.
6. As iets nie slaag nie, het jy nie gefaal nie, maar geleer.
7. Die kuns van om te weet is om te weet wat om te negeer.
8. Jy moet goed nadink in die lewe, want voordat jy weet, is jou toekoms jou verlede.
9. 'n Vrou kan nooit te veel skone hê nie, maar wel te min pakeplek.
10. Ek het vanoggend opgestaan, maar my motivering het in die bed gebly.



Kees Beekman

Meelewing

1. Met Evert Veestra gaan dit onder omstandighede goed, hoewel hy altyd baie pyn het en met baie moeite en deursettingsvermoe oor die weg kom.
2. Met Falco Nowack gaan dit gelukkig goed, en hy is weer terug op die whats app groep nadat hy 'n tyd lank op 'n onverklaarbare manier van die groep verwyder was.
3. Ons is bly dat dit met Robert Schepel ook goed gaan. Hy sal wel binnekort gaan vir 'n heupvervang, en ons vertrou dit sal geslaagd wees.
4. Dolf Tredoux het sodanig herstel dat hy al weer aan die Borgward se enjin begin werk. Ons is saam met die Tredoux's baie dankbaar.
5. Hector Horne ondervind baie pyn en ongemak, veral nadat hy onlangs geval het. Ons vertrou dat daar tog verligting mag kom.
6. Ons is dankbaar dat Basie Geldenhuys sodanig herstel het van 'n ernstige griepaanval en keelinfeksie, dat hy en Marietta weer die langpad kan aandurf.
7. Helmine Claassen het ook 'n moeilike tyd agter die rug na 'n heupvervang as gevolg van 'n val.

Ons is dankbaar vir beterskap by al ons lede wat onlangs ongesteld was, en bid vir beterskap vir almal wat nog worstel met probleme met die gesondheid.

Kees Beekman

Nuusbrief Redaksie:

Kees Beekman (082 579 0527)
Louis v Jaarsveld (083 687 8486)

– beekman@cosmoprop.co.za
– Lvjaarsveld@mweb.co.za