

MOTOR MAGASINET

7. ÅRG. - NUMMER 4 - APRIL 1960 - PRIS KR. 1,50



INDHOLD

LEDERARTIKEL

Overflødigt udstyr 118

AUTOMOBILERNE

BMW 700 er en formfuld-
endt videreførelse af
BMW 600.. 119
VW'ens automobiltekniske
værdi 121
Trabant til under 10.000 kr. 122
Væk med snavs og vand . . 123
Chockprøver med fuldlast.. 124
Varevogns-nyt 127
Står bilmotoren overfor en
revolution? 129

SPORT

Rallyet på Djursland 133
1000 km på Nürburgring . . 133
M-M instruktion i motor-
orienteringsløb 135
Pip- og pling-løb 137
Det lærer man af 138
Løbskalendere 139
Danmarksmesterskabsløbet .. 139

FLYVNING

En stor dag i Kitty Hawk.. 142
De gigantiske lilleputter . . 144

TRAFIK

Min mand, der aldrig blev
racerkører.. 146
E 3 - den moderne hærvej.. 147
Dingeling.. 148

BREVKASSEN

De spørger, vi svarer 150



AUTOMOBILERNE



PRØVEKØRSEL

BMW 700 er en formfuldendt videreførelse af BMW 600

Det er vist ingen hemmelighed, at BMW med sine modeller Isetta og 600 ikke fik sig placeret således på markedet, som man havde ventet i forbindelse med den berømte virksomheds come back. Dette er så meget mere beklageligt, som 600 ret og slet er et teknisk mesterværk, men — dens udseende har åbenbart ikke rigtig fundet behag hos det købende publikum. Altså kunne den lille BMW 600 ikke være afslutningen på den lille vogns udvikling. Man forlod derfor vejen for det rene nyttekøretøjs bygning og sadlede igen om til den „rigtige“ bil, hvad tidligere eksempler har vist egentlig heller ikke ligger dårligt for Münchenerne. Men 600 er dog ikke en konstruktiv tabspost — dens tekniske fuldkomnethed har trods alt givet sig til kende i 60.000 solgte eksemplarer!

Uden børnesygdomme

700-typen er således den gamle vogn (med forstærket motor) i ny forklædning. Der er fremstået en model, som er forskånet for børnesygdomme, og hvis enkelte skønhedsfejl let lader sig ændre, nemlig ene og alene den upassende motorstøj frembragt af den luftkølede 2-cylindrede motor, og som ikke passer for en så elegant vogn. Om den nye BMW-model siger man, at den

til forskel fra sin mindre forgænger er smuk og fiks — en vogn, man udmærket kan tillade sig at stille ved siden af en Porsche.

Den sportslige topersoners bør opfattes som sådan, thi ellers ville man ikke kunne erklære sig indforstået med den lave frihøjde over vejbanen. Man sidder kun hævet 45 cm over vejen, men mærker det næppe, fordi det lange forparti giver køren indtryk af at sidde i „normal“ højde. Til gengæld mærkes det under udstigning, især når vognen er kørt tæt op til en høj kantsten, men dette hører jo også til sportslige vognes kendetegn. Hans Majestæt, kunderne, vil tilsyneladende have det sådan..

Med hensyn til udseendet falder de store glasflader straks i øjnene — tillige vognens perfekte helhedsindtryk, finish. Der findes ikke mere noget særskilt ramme (chassis) — det selv bærende karosseri muliggjorde en vægtbesparelse på 30 kg og en reduktion på 6-7 cm i frihøjde. Som erstatning for rammen tjener høje pladedragere i siderne, mod hvilke passagererne har lejlighed til at støde benene under ind- og udstigning — men dragerne er meget vigtige, fordi de giver karosseriet dets nødvendige modstandskraft over for vridninger.

Det kan nævnes, at de dele, der er mest udsat ved småkollisioner, er let udskiftelige, f. eks. kofangeren, der er delt på midten. Karosseripladerne har en tykkelse på 0,85-0,9 mm, kun hjelmen over kufferttrummet er af tyndere gods.

Motor med stamtræ

Med hensyn til valg af drivværk havde man ingen bekymringer, thi det første forsøg med omplantning af motorcyklemotoren lykkedes fuldt ud ved 600 ccm modellen. Denne motor viste sig alle et automobils fordringer voksen. Ydelsen er tilfredsstillende — og så er motoren „idiotsikker“. 700'eren (med større

boring og større slagvolumen) forbløffer ved at vise sig i besiddelse af en elasticitet, som man ikke umiddelbart ville vente af en så lille motor. Man er endda så forbløffet, at man kan gribe sig selv i at spørge, om det egentlig går rigtigt til. Men motoren modstår enhver voldshandling, det er den tilsyneladende ligeegyldigt, om man starter i første eller andet gear — trods det lille omdrejningstal løber vognen rykfrit igang i begge gear. Direkte-gearet — 4. gear — kan benyttes fra 25 km/t, og 3. gear fra 12 km/t. Man kan næsten tælle de enkelte takter. Det lave omdrejningstal hindrer ikke motoren i at afgive et tilfredsstillende drejningsmoment. Men naturligvis er det ikke meningen, at man i sin daglige kørsel skal gå så langt ned i hastighed i de nævnte gear, og der er da heller ikke under disse forhold nogen særlig god acceleration — hvilket ikke på nogen måde må give indtryk af, at „700“ er en dårlig sprinter.

Kurven for drejningsmomentet forløber således også meget fladt — fra 2000 til 4500 o/m ændrer drejningsmomentet sig kun ca. 10 pct., hvilket er meget usædvanligt ved et så stort spring i omdrejningstallet.

Effekten: I byen kan man køre uden gearskiftning i 3. gear — også om hjørnerne. Ved passende lejligheder er det muligt at opnå en hastighed på 100 km/t i dette 3. gear, hvilket man f. eks. kan tænkes at have brug for under overhalinger. For at undgå hjulspinn på glatte og tilisede veje, starter man simpelthen i 2. gear.

Startvillig

BMW's småbilsmotor har for øvrigt som noget nyt en svingningsdæmper på krumtapakslen — den består af en lille massiv støbejernskive, der er lejret i gummi. Den opfanger de uundgåelige vibrationer. For BMW-ejere betyder dette: længere levetid for krumtapakslen.

Selv om en luftkølet motor laver mere støj i „butikken“, så profiterer man dog samtidig ved dens startvillighed. For BMW betyder det start uden brug af choker, blot man forinden træder gaspedalen 1-2 gange i bund. Derefter kan man køre løs. Efter få hundrede meter er motoren så varm, at den uden vanske-

FORSIDEBILLEDET:

Originale motiver som dette kan man finde omkring racerbanens depoter. I øvrigt er dette — der stammer fra Bosch-Kurier — ganske internationalt: Damen, der med den lidet racerkerøragtige hat stiger ud af sin italienske OSCA vogn, har netop tilendebragt sin træning til ADAC-1000-km-løb på Nürburg-ring og er argentinerinde. I løbet kom Isabelle Haskell ikke meget længere end dette skridt — allerede efter 1 meters kørsel var det løb kørt for hendes vedkommende...



lighed kan køre på tomgangen alene, ikke dør ud, og ved accelerationer heller ikke kommer med udsættelse. I sammenligning med en vandkølet motor giver disse fænomener én en ny fornøjelse ved vinterkørslen. — Men motoren larmer for stærkt, der er sparet for rigeligt på støjdæmpende arbejde, for, som De vil forstå: Smoking og pludderbukser står ikke så godt sammen — negativt passer ikke til dette køretøj. Ganske vist er der ikke meget at indvende under „turistkørsel“, men når der „fyres op“, så melder de små heste sig uindbudte.

Temperamentet er veludviklet, fremfor alt hvis man ikke er sippet med omdrejningstal. Dette vil sige: Gearene skal køres helt ud — der sker ikke noget. Lad os tilføje her: Denne motortype er bleve bygget gennem de sidste 25 år..

Boksermotoren er dejligt fri for kileremme. Dynamo og starter er sammenbygget. I bagagerummet fortil ligger benzintanken og tager plads, det ville have været et plus, om man havde udnyttet pladsen i motorrummet lidt bedre — så der også var blevet plads til tanken dér. Gearkassen er som ved 600-modellen — synkroniseret i alle fire frem-gear, og den betjenes ved hjælp af en regulær gearstang placeret i gulvet. Dog ville der ikke være sket noget, hvis man havde afkortet gearstangen med ca. en fjerdedel. Gearskiftningen er hos den fabriksnye vogn noget hård, men efter få tusinde kilometers kørsel blød som smør.

Vejbeligheden

Dette at hjulene er vokset fra 10 til 12" har givet en bedre vejbelig-

genhed, og den noget hårde affjedring giver bedre vejbinding, og i ujævne kurver undgår man fremfor alt det vekslende vejgreb, som lejlighedsvis optrådte ved den mindre 600-model. Alt i alt må coupeens vejbeliggenhed bære prædikatet fremragende. Man mærker overhovedet ikke, man kører med hæk-motor.

A. T.

÷ *for meget motorstøj
bedre defroster kunne være
ønskelig
rattet passer ikke rigtig til vognens øvrige linjer
kontakten for viskerne er ikke helt hensigtsmæssigt anbragt
varmeanlægget ikke særligt effektivt under 0 grader uden-dørstemperatur*

+ *højelastisk luftkølet boxer-motor
fuldsynkroniseret firetrins gearkasse
vejbeliggenhed over gennemsnit
rigeligt dimensionerede bremsere fremvægende udsyn
vinduesvasker standardudstyr
eetnøglesystem*

Specifikationer:

BMW 700 Limousine og BMW 700 Coupé.

Motor: Cylinderantal: 2. Boring og slag: 78×73 mm. Slagvolumen i kubikcentimeter: 697. Kompressionsforhold: 1:7,5. HK/omdrejninger: 35/5200. Største drejningsmoment: 5,15 kgm v. 3200 o/m. Ventil-arrangement: Topventiler med vippearme og stødstænger. Olie-kapacitet: 2 liter; oliefilter i luftstrømmen. Karburering: Fald-

strømskarburator. Køling: Luftkøling med blæser. Elektriske anlæg: 12 volt, dynamo 130/190 watt.

Transmission: Kobling: Enkeltplade tør med torsionsdæmpning. Gearkasse: 4 gear frem, 1 bak. Alle fremgear er fuldsynkroniserede og stødsikre.

Karosseri, chassis m. v.: Karosseri-type: Medbærende, sammensvejset med den profilerede bundplade. Chassis-type: Medbærende bundplade med 2 højprofilerede, sideløbende vandger og midtertunnel. Forhjulsophængning: Dobbeltlangsvingarme, parallelogram-anordning med konstant smøring, forakslen lejret i gummi. Baghjulsophængning: Langsvingarme med stor lejeafstand, gummilejring. Fodbremse: Hydraulisk på alle 4 hjul med selvcentrerende bremsebakker. Håndbremse: Med fininddelt spærrer, virkning på baghjulene. Styretøj: Tandstang. Benzintankens indhold: 28 liter + 5 liter i reserve: Dækstørrelse: 5,20×12, slangeløse.

Hoveddimensioner: Akselafstand: 2,12 m. Sporvidde: For 1,27 m, bag 1,20 m. Totallængde: 3,54 m. Totalbredde: 1,48 m. Højde: 1,26 m belastet. Coupé: 1,32 m belastet. Fri højde over vejbanen: 0,175 m. Venderadius: 4,475 m. Egenvægt: 630 kg kørekla. Coupé: 640 kg kørekla.

En gang om året

skriver det engelske firma „Trico“, som handler med vinduesviskere og -vaskere m. m. Formålet synes tydeligt nok at sælge flere viskerblade — det er disse, man opfordres til at udskifte en gang årligt. Men bortset fra Tricos interesser er der en del sandt i fabrikkens slogan. Et viskerblad bliver nemlig i løbet af året udsat for lidt af hvert. Det møder is og sne, regn, snavs og mudder. Tillige kan det næppe undgås, at der en gang imellem slipper sandskorn i klemme mellem viskerblad og forrude — og denne situation er hverken god for viskerblad eller rude. Viskerbladet bliver takket, og ruden bliver ridset. Den kloge bilist venter derfor med at sætte sine viskere igang, indtil ruden er renset — af regn eller f. eks. af strålen fra vinduesvaskeren.

Alligevel går viskerbladene til, og dette er ensbetydende med dårligere udsyn..

„Trico“ har derfor med sit slogan „En gang om året“ ramt plet.