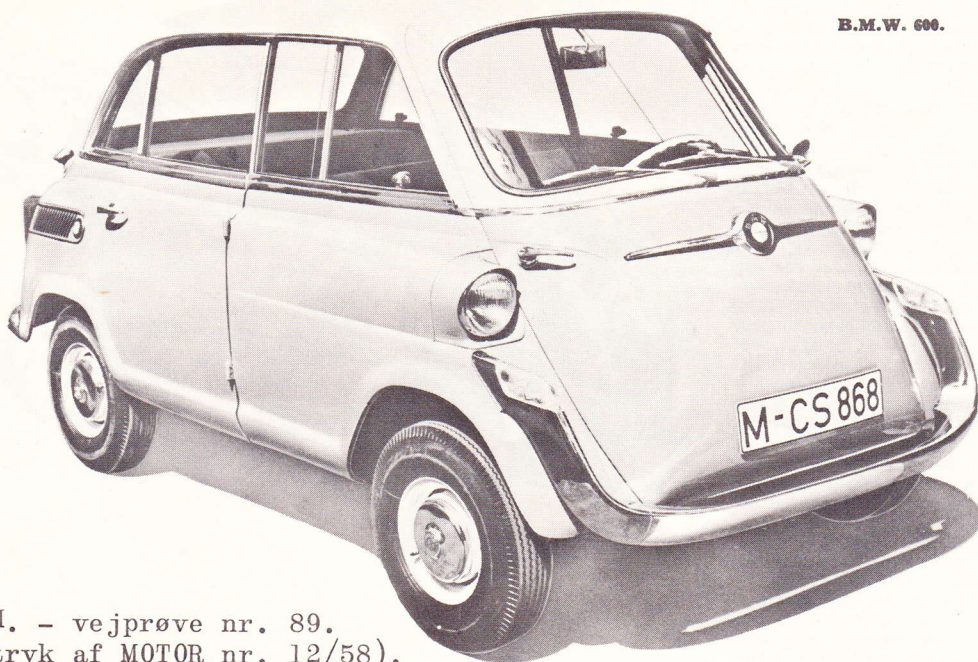


B.M.W. 600.



slutter et normalt differentiale. Det helsvejsede stålkarrosseri har en frontdør magen til *Isetta*'ens, og desuden er der i højre side en normal dør, der er hængslet i forkanten. Sidedørens buede ruder har ingen ramme, men er fastspændt direkte i dærenes overkant. De øvrige sideruder er udformet som skyderuder, der kan låses med rigler. En stor klap bag i vognen giver særdeles bekvem adgang til motorrummet, og øverst i dette ligger benzintanken med en udvendig påfyldningsstuds. Den øverste del af ratakslen er lejret i en svær konsol, der er fastspændt på frontdøren, og lige over konsollen sidder et stort speedometer under en »skygge«, der er i eet med et »instrumentbord« i hele frontdørens bredde. Reservehjulet har plads under et dæksel i højre side af frontdøren. Over venstre hjulkasse er anbragt tre små håndtag for henholdsvis choker, benzinhane (med reserve) og varmereguleringsring. Varmen tages fra køleluftsystemet og kan ved hjælp af et spjæld dirigeres enten mod vindspejlet eller førerens fødder. Polstring og indtræk er pænt udført, og man har bl.a. ofret betrak på de forreste hjulkasser. Vognens eneste bagageplads er en ret smal »grube« bag bagsædets ryglæn. Forlygterne er indbygget i støbte letmetallhuse, der er forsynet med »kasket-skygger«, og de forreste blinklys er indbygget i den u-formede kofanger.

A.D.M. - vejprøve nr. 89.
(Særtryk af MOTOR nr. 12/58).

B. M. W. 600

Selv om B.M.W. 600 har en del elementer fælles med B.M.W. *Isetta* (se MOTOR nr. 23/1957), må den rettelig betegnes som en nykonstruktion, der med bibeholdelse af de lave driftsudgifter og de kompakte yderdimensioner på det nærmeste har fordoblet køretøjets brugsværdi.

Vognen er opbygget på et chassis, der er sammensvejet af runde og firkantede stål rør, og man har bibeholdt det på *Isetta*'en anvendte *Dubonnet*-forhjulsophæng. Hvert forhjul er ophængt på en fremadvendende langsvingarm, der er lejret i et »hus«, der kan dreje om en normal styrebolt på enden af den rørførmede foraksel. Forakslen indgår som travers i chassiset, og forhjulene er af fjedret med lodretstillede skruefjedre, der omslutter hydrauliske teleskopstøddæmpere. Bagpladerne i de hydrauliske forhjulsbremses støttes af særlige reaktionsarme, der hindrer at vognens forende løftes under hårde opbremsninger.

Styretøjet er af skrue- og mørtik-typen, og da det kun er selve hjulene og deres svingarme, der deltager i affjedringsbevægelserne, kan man anvende en udelte sporstang, og alligevel opnå en fuldstændig korrekt styregeometri. Ratakslen er forsynet med to kardanlæ og en skydemuffe, der tillader rattet at følge med, når frontdøren åbnes.

Baghjulene, der har normal sporvidde, er lejret på svære, kasseformede langsvingarme og af fjedret med skruefjedre, hvis virkning understøttes af kraftige gummibuffer, som træder i funktion på den øverste del af fjedervandringen. Bagtøjet har

ligesom fortøjet hydrauliske teleskopstøddæmpere, og alle hjul har ren parallelføring. Krængningsakslen bliver derfor beliggende helt nede i vejbanen, men fjedersystemets progressivitet, som bl.a. hidrører fra gummibufferne, hindrer overdreven krængning i sving.

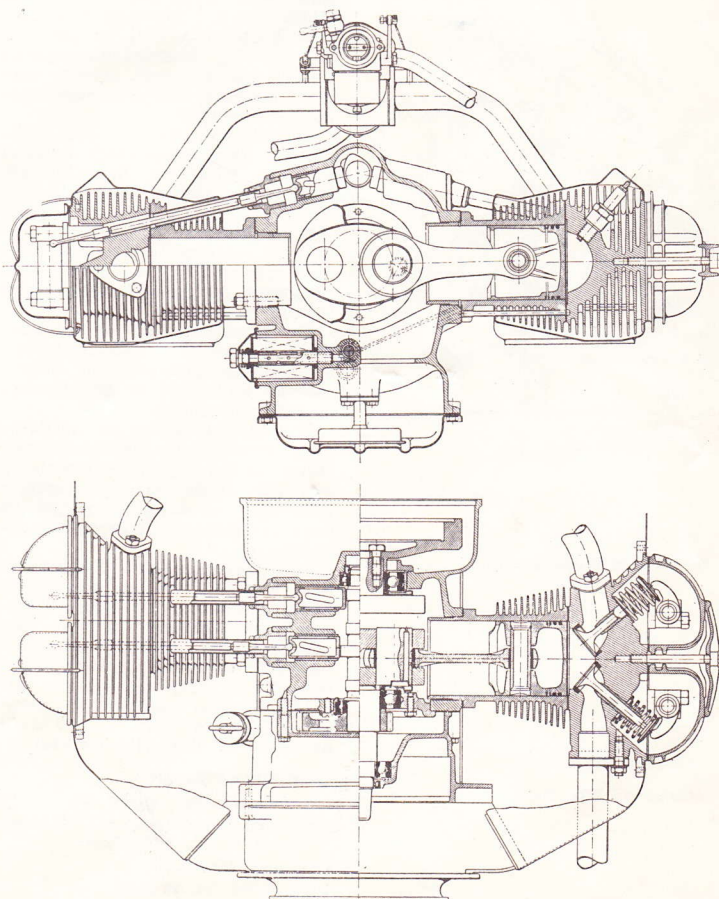
Vognen er forsynet med et regulært hækmotoraggregat. Det er ophængt i bløde gummiblokke, og momentet overføres til baghjulene gennem drivaksler, der hver har to gummikardanlæ. Disse gummielementer har så stor elasticitet i aksial retning, at man har kunnet udelade de sædvanlige skydenoter i drivakslerne.

Boxermotoren er udviklet af B.M.W.s verdensberømte motorcyklemotor, og dens konstruktion fremgår af hosstående snittegninger. Det udelte krumtaphus er støbt i letmetal og afdækkes for nede af et bundkar af presset stålplade. Den »byggede« krumtapaksel, der løber i tre kuglelejer, muliggør anvendelsen af udelte plejlstanglejer, som smøres gennem slyngringe og borer i de hærdede søler. Cylinderne er af støbejern, og letmetaltopstykkerne har halvkugleformede forbrændingskamre og skråtstillede ventiler, som bevæges gennem vippearne og stødstænger fra en tandhjuls-drevet knastaksel over krumtapakslen. »Dynastarterens« anker er monteret på krumtapakslens bagudvendende ende og forsynet med ventilatorvinger, der via ledeskærme blæser køleluft over cylindre og topstykker. Motorens drejningsmoment føres gennem en tør enkeltpladekobling over og forbi differentialet til en fuldt synkroniseret firetrins gearkasse. Spidshjulet sid-

der direkte på den bagudvendende ende af gearkassens udgangs-aksel og går i indgreb med et spiralskåret kronhjul, der om-

KØREEGENSKABER

Frontdøren giver bekvem adgang til forsædet, og med lidt forsigtighed kan føreren stige ind og



ud selvom forsædepassageren bliver siddende. Frontdørens eneste ulempe er den, at rammen om vindspejlet sammen med de faste hjørnestolper dækker et par ret store og temmelig farlige synsvinkler. Udsynet fremefter hæmmes endvidere af bakspejlet, der er monteret lige i øjenhøjde, og af den »bløde« skærmskærm, der i opklappet stilling rager lidt ned i synsfeltet. Viskerne er rigtigt placeret, men viskerbladene kunne uden videre gøres længere.

Rattet er monteret lidt for »fladt«, men de usymmetriske eger giver frit overblik over det velplacerede speedometer. Blinklysens kontaktarm, der er monteret under rattet, virker tillige som hornkontakt. Dette er uheldigt og giver anledning til en del utilsigtet »tuderer«.

Der er god plads for førerens venstre fod, men bremsepedalen sidder for tæt ved både styrehuset, speederen og reservehjulskassen i frontdøren. Gearstangen og håndbremsen er anbragt særdeles bekvemt midt i vognbunden. De forreste, stærkt krummede ryglæn giver udmærket støtte mod tværkræfter, men på længere ture savner man lændestøtte, og selve forsædet er temmelig kort. De praktiske »lommer« i vognsiderne har polstrede kanter, der virker som bekvemme armlæn.

Bagsædepassagererne sidder meget komfortabelt og har overraskende god benplads, og adgangen gennem sidedøren er lige så bekvem som i mange større vogne.

Motoren er overordentlig startvillig, og selv efter en kold nat i det fri kan chokeren slås fra

umiddelbart efter starten. Afbalanceringen er meget fin, og de små »restvibrationer« absorberes fuldstændigt af de bløde motorophæng. Der er kun ringe mekanisk støj, og B.M.W. 600 er utvivlsomt det mest lydsvage køretøj i sin klasse. Koblingen »tager« blødt og jævnt, men havde på det afprøvede eksemplar tilbøjelighed til at skride under hårdt træk. Selve gearkassen virker meget præcist, og synkroniseringskoblingerne kan ikke overhales, men det var ønskeligt om man ofrede lidt større omhu på stangforbindelsen til gearstangen. I de lavere gear kan motoren køres langt over de på speedometret afmærkede grænser uden ventilklapren eller anden mislyd. Vognen kommer meget hurtigt fra start, og selv med fuldt læs vinder den ubesværet med i hurtig bytrafik. Kører man alene eller med en enkelt passager føles vognen direkte »kvik«.

Styretøjet er slørfrit og har passende udveksling og selvopretning efter sving. Styreegenskaberne er meget belastningsafhængige, idet forlæs giver understyring og baglæs overstyring. Vognen er meget sidevindsfølsom, og ved hurtig kørsel i stærk blæst virker den forhåndenværende »fjedring« i styretøjet ret generende. Krængningsaksen ligger meget lavt, men de ret stive og progressivt virkende fjedre begrænser krængninger i hurtige kurver. Vibrationer fra stenbro og vaskebrætsriller går temmelig kraftigt igennem og giver rumlen i karrosseriet, men der er altid god hjulkontakt med vejbanen, og dæmpningen er tilstrækkelig til at hindre alle rokke- og niksvingninger. Ved passage af slaghuller o. l. kommer den præcise hjulføring helt til sin ret, og navnlig bagsædepassagerne har en kørekomfort, som er væsentlig bedre end i mange mellemklassevogne.

Fodbremsen savner den sædvanlige proportionalitet mellem pedalvandring og bremsekraft, men når pedalen trædes helt i bund »tager« bremserne kraftigt og sikkert. Vognen er fuldstændig retningsstabil under hårde opbremsninger, men den »dykker« temmelig stærkt med forinden.

Skyderuderne giver udmærkede ventilationsmuligheder, men varmeapparatets og defrosterens kapacitet er øjensynligt meget begrænset.

Forlygterne giver et særdeles godt kørellys, og fabrikens påstand om, at lygternes placering bag vindspejlet er fordelagtig i tåge blev sandsynliggjort på en kort tur gennem drivende tågebanker.

Som det fremgår af tabellen har B.M.W. 600 en meget fin benzinøkonomi, og dens kompakte dimensioner er en væsentlig fordel i bytrafik og navnlig ved parkering. Drivaggregatet virker betydelig mere »civiliseret« end sædvanligt i denne klasse, og B.M.W. 600 er i det hele et fint lille køretøj.

SPECIFIKATIONER

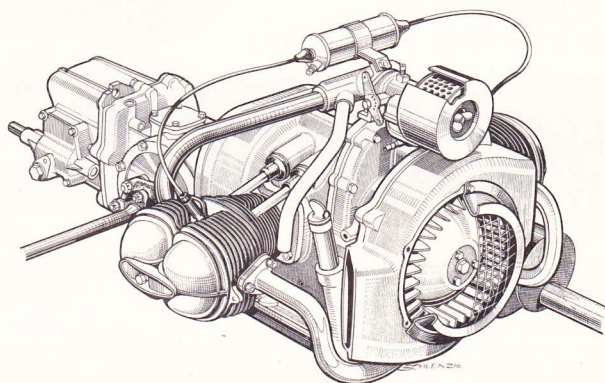
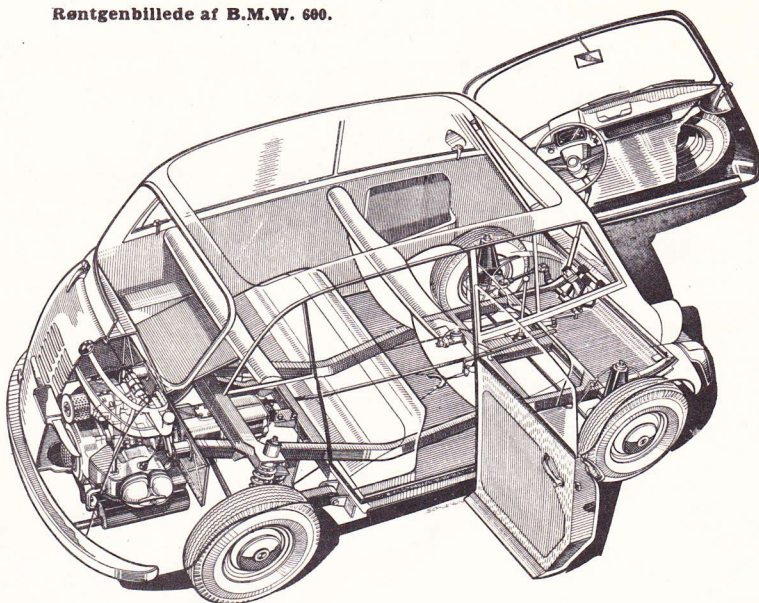
Mærke: B.M.W., type: 600.

Fabrikat: Bayerische Motoren Werke A. G., München.

Dagspris: kr. 12.575.

Vægtafgift: kr. 90 årlig.

Røntgenbillede af B.M.W. 600.



Drivaggregatet i B.M.W. 600.

Motor: to-cylindret, luftkølet boxer-motor med topventiler og køleblæser. Boring: 74 mm, slaglængde: 68 mm, slagvolumen: 585 cm³. Kompressionsforhold: 6,5 : 1, største effekt: 19,5 hk ved 4000 omdr., største drejningsmoment: 4,0 mkg ved 2500 o/m.

Transmission: tør enkeltpladekobling. Fuldt synkroniseret firetrins gearkasse med udvekslingsforhold: I gear: 3,54, II gear: 1,94, III gear: 1,27, IV gear: 0,846, bakgear: 3,45. Spiralskærne kron- og spidshjul med udveksling: 5,42. Fritliggende drivaksel med 2 gummikardanled til hvert baghjul.

Chassis: svejset stålramme. Forhjulsoophæng: system Dubonnet. Baghjulsoophæng: langsvingarme. Skruefjedre og teleskopstøddæmpere for og bag. Fodbremse: hydraulisk virkende på alle hjul. Håndbremse: mekanisk virkende på baghjul. Styretøj: skrue- og møtrik, udelst sporstang, 2 1/2 ratomdrejning fra stop til stop. Pressede stålpladehjul monteret med 5,20-10" dæk. 12 volts el. anlæg, 31 Ah.

Hoveddimensioner m. v.: akselafstand: 1700 mm, sporvidde for: 1220 mm, sporvidde bag: 1160 mm, største længde: 2900 mm, største bredde: 1400 mm, største højde:

1375 mm, vendediameter: ca. 8 m, egenvægt: 515 kg, tankindhold: 23 l.

PRØVERESULTATER

Omstændigheder: Koldt og tørt vejr. Skønnet vindhastighed: 1-2 m/sek. Prøveeksemplarets kilometertand: 3700 km.

Speedometrets fejlvisning: vognspeedometerets visning:

20	40	60	80	100
Virkelig hastighed km/t:				
17	37	56	74	94

Målte tophastigheder km/t:

I gear: 36, II gear: 62, III gear: 86, IV gear: 94.

Acceleration i gearene (sekunder):

	II	III	IV
20-40 km	3,7	5,2	10,0
30-60 »	9,4	10,0	18,8
40-80 »		21,2	30,2

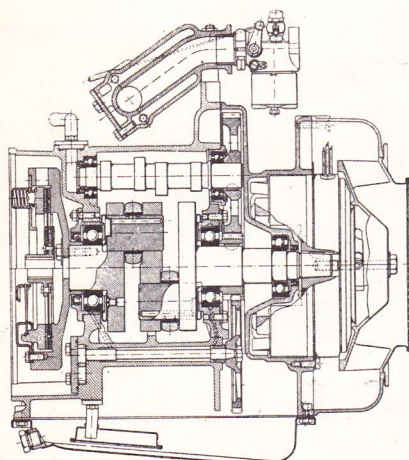
Acceleration gennem gearene:

0-20 km/t	2,2 sekunder
0-40 »	6,2 »
0-60 »	12,1 »
0-80 »	26,8 »

Benzinøkonomi målt ved kørsel med konstante hastigheder:

40 km/t	24,6 km/l
60 »	21,3 »
80 »	19,1 »

Der anvendes normalbenzin. Alle målinger udført med 2 personer i vognen.



Snit i B.M.W.-motoren.

Af civilingeniør
MOGENS TEISEN