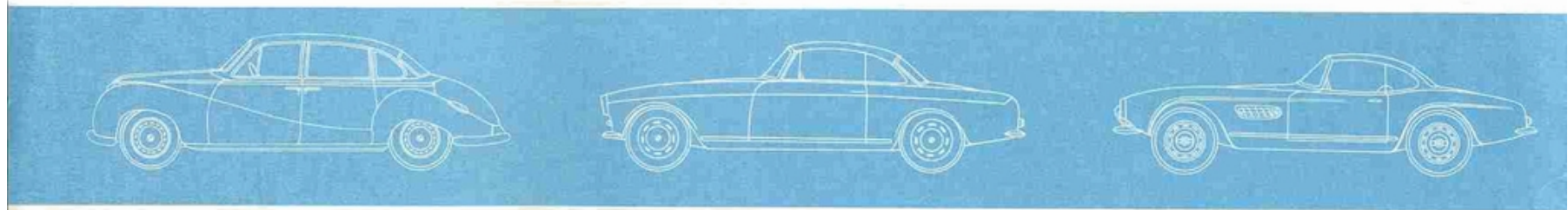
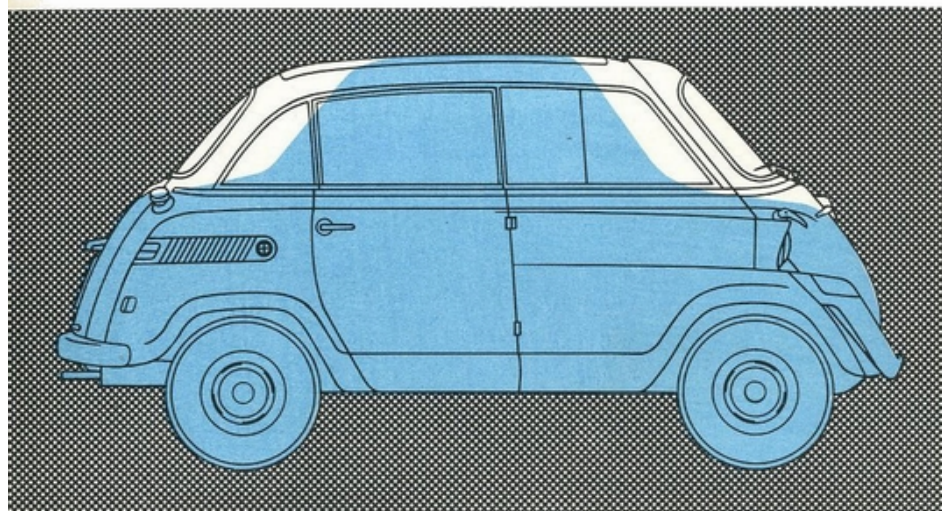


600

EEN ECHTE BMW!



Gevormd naar de mens



Vele z.g. kleine wagens hebben het enorme nadeel, dat de inzittenden praktisch opgevouwen zitten, nadat ze eerst met veel moeite naar binnen zijn geklauterd. Daarom is men bij de bouw van de BMW 600 uitgegaan van een geheel nieuwe en revolutionnaire ruimteverdeling, aangepast aan de daadwerkelijke vormen, houdingen en bewegingen van de mens. Waar anderen de kostbare bewegingsvrijheid van de inzittenden goeddeels hebben opgeofferd voor een conventionele vorm, heeft dus BMW juist het comfort van de inzittenden primair gesteld. Dat men desondanks uiteraard toch geslaagd is in de opgave, de BMW 600 een aesthetisch verantwoorde en elegante vorm te geven spreekt welhaast vanzelf. BMW's opvattingen ten aanzien van ruimteverdeling en afmetingen hebben dan ook geleid tot het gevolg, dat de inzittenden van de BMW 600 nimmer het gevoel hebben, in een „kleine” wagen te zitten, integendeel, men heeft meer zitruimte dan strikt gesproken nodig is en dit geldt niet alleen voor diegenen, die op de voorbank zitten, doch in niet mindere mate voor de medepassagiers op de achterbank. De ruimte tussen de banken komt namelijk grotendeels overeen met die in „grote” automobielen. Klein is de BMW 600 daarom nog alleen waar het zijn brandstofverbruik en de belasting betreft. Voor het overige kan de BMW 600 in praktisch ieder opzicht worden vergeleken met zijn grotere broers in de betere middenklasse.

De BMW 600 biedt het publiek dus een aantal eigenschappen, die men tot op heden bij de „kleine” wagens nog niet kende en die eigenlijk alleen nog maar werden toegepast in grotere en aanmerkelijk duurere automobielen. Op deze wijze bereikte BMW een eindresultaat, in alle opzichten haar reputatie waardig, een resultaat, dat alle andere daadwerkelijk met stukken slaat.



Om een juiste en comfortabele zitpositie te scheppen is geen moeite gespaard. De rugleuningen van de voor- en achterbank zijn van anatomisch verantwoorde wervelingen voorzien, waardoor de bestuurder en de passagiers een „houvast” geboden wordt, dat noodzakelijk is om vermoeidheid tijdens lange ritten te voorkomen. De afstand tussen beide banken is verrassend groot.



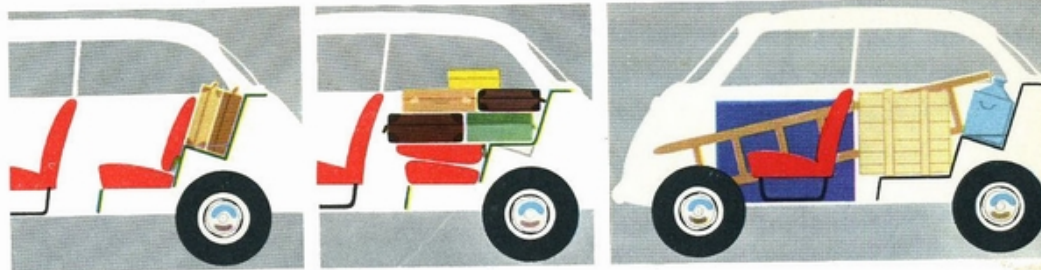
De grote vensters rondom, vervaardigd uit veiligheids-glas, verlenen de bestuurder en de passagiers een schitterend uitzicht. De panoramische achterraut verhoogt bovendien in belangrijke mate het uiterlijk van de BMW 600.



De BMW 600 heeft het gemakkelijke in- en uitstappen met de grote wagens gemeen. De passagiers voor de achterbank blijft het, somtijds moeizame, klauteren over een omgeklapte rugleuning van de voorbank, bespaard. Daarnaast biedt de opstelling van de portieren een maximum aan veiligheid ten opzichte van het overige verkeer. Men hindert niet en wordt niet gehinderd.

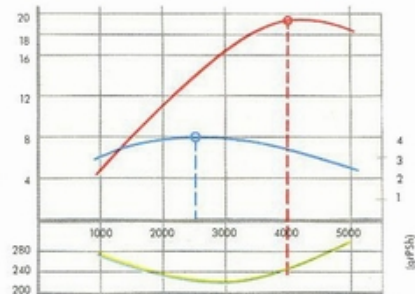
Het onderbrengen van de bagage is vaak een hoofdstuk apart. Bij de BMW 600 kan men letterlijk en figuurlijk alle kanten uit. De normale bagageruimte bevindt zich achter de achterbank, waarvan de rugleuning zonder meer naar voren geklapt kan worden. Twee koffers en heel wat kleinere stukken kunnen hier gemakkelijk gepiaatst worden. Moet bijvoorbeeld een complete kampeeruitrusting ondergebracht worden, dan kan men eenvoudig de rugleuning neergeklapt laten, waarmede ruimte voor een grote hoeveelheid koffers, plunjekassen, tassen en dergelijke vrij komt.

De zakenman, die een uitgebreide monstercollectie moet kunnen vervoeren neemt gewoon de gehele achterbank uit de wagen. Door de zijdeur is het simpel genoeg om zonder hinder te laden en te lossen, zelfs kisten en pakken vormen geen enkel bezwaar. Is dit alles nog niet voldoende, dan kan zelfs de voorbank nog worden verwijderd en krijgt de bestuurder een aparte stoel, die als extra kan worden geleverd. De ruimte die aldus wordt geschapen is formidabel en via de frontdeur kunnen onbelemmerd de omvangrijkste goederen worden verstouwd. De BMW 600 is dan getransformeerd tot een regelrecht bestelwagentje.





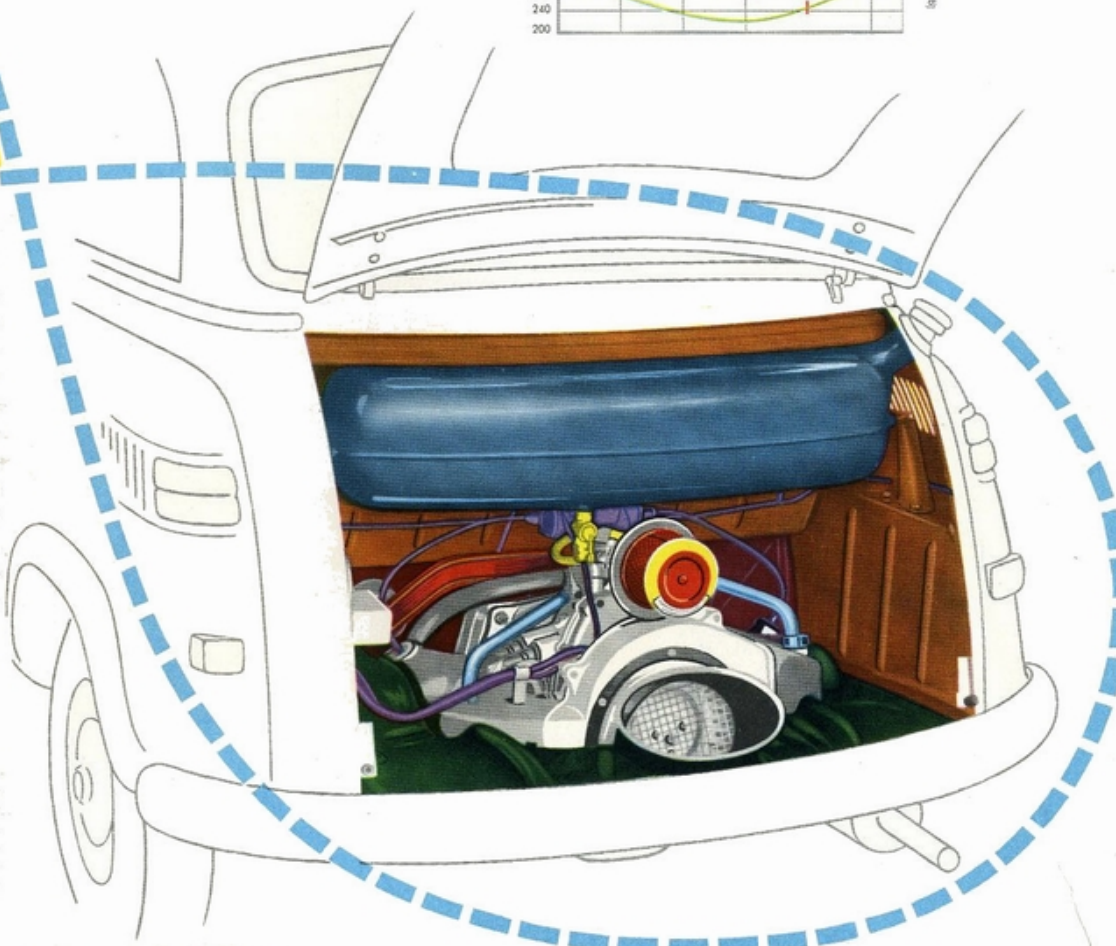
Vermogen,
verbruik en draalmoment
van de BMW 600.



Alleen een BMW kan het van een BMW winnen!

De ontelbare successen, welke BMW op alle circuits van de wereld heeft behaald, bewijzen, dat een BMW in feite alleen maar door een BMW verslagen kan worden. De 2 cylinder viertact motor heeft sinds lange tijd een grote reputatie veroverd, door het behalen van een groot aantal wereldrecords en internationale kampioenschappen. Vanzelfsprekend was het echter niet de bedoeling van de hier beschreven BMW 600 een racewagen te maken. Daarom is de grote kracht van de motor enigszins aan banden gelegd, ofschoon hij toch nog een vermogen van 19,5 PK bij 4000 omw./min. ontwikkelt. Dit biedt het grote voordeel, dat door deze ongebruikte krachtreserve de levensduur in aanzienlijke mate verlengd wordt. Maar de motor blijft daarom even goed de wereldberoemde BMW.

De wijze waarop de motor is ingebouwd dwingt de bewondering af van een ieder die zich interesseert voor technische perfectie. Voor het demonteren van de motor behoeven slechts 4 bouten te worden losgedraaid.



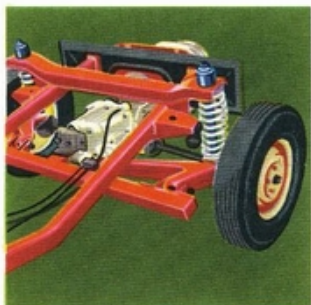
Met 4,0 mkg bij 2000 omw/min. levert de tweecylindervermotor van de BMW 600 een hoog en vlak draaimoment bij een laag toerental. Dit betekent, dat met de BMW 600 slechts zeer weinig geschakeld behoeft te worden. U kunt b.v. in de hoogste versnelling de snelheid terug laten lopen tot 20 KM per uur, om daarna zonder schakelen weer rustig op te trekken naar topsnelheid. De voordelen van dit weinige schakelen komen uiteraard in stadsverkeer goed tot hun recht. Ook in de bergen profiteert U echter van dit voordeel, want de BMW 600 neemt b.v. in de vierde versnelling zonder meer hellingen van maar liefst 8%. Ondanks het lage benzineverbruik is de prestatie hoog, culminerend in een topsnelheid van ca. 100 KM per uur. De koeling geschiedt geforceerd door een op de krukas gemonteerde fan. De motor werkt geruisloos en is in hoge mate trillingsvrij. Door zijn bijzondere eigenschappen is deze achterin gebouwde tweecylindervermotor als het ware voorbeschikt voor het aandrijven van een „kleine” wagen.

4

Versnellingsbak - Gesynchroniseerd

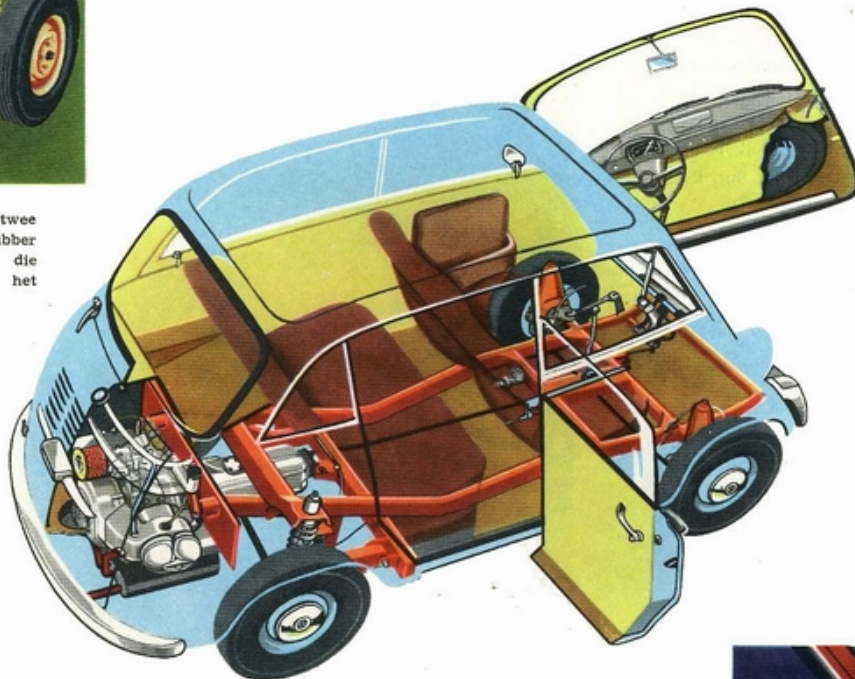
De BMW 600 houdt niet van halve maatregelen. Zorgt de boxermotor er reeds voor dat U weinig behoeft te schakelen, de geheel gesynchroniseerde vier-versnellingsbak maakt dit schakelen nog tot een plezier. Ook dit behoort weer tot een van de vele in de BMW 600 aangebrachte voordelen. De Thermostatische geregelde luchtkoeling van de motor vormt een uitstekende verwarming van het interieur en defroster.





De achteras bestaat uit twee in de lengterichting in rubber opgehangen swingarmen die door schroefveren aan het chassis zijn bevestigd.

VEILIGHEID MET HOOFDLETTERS



Reeds na enige kilometers voelt men zich in de BMW 600 geheel thuis. Dit gevoel van absolute veiligheid is niet zomaar vanzelf ontstaan, doch vindt zijn oorsprong in de bouw van voor- en achteras, waaraan de wagen zijn opmerkelijke goede wegligging dankt. Daar de voorvering met de stuurinrichting meedraait heeft de wagen een absoluut zekere en stabiele sporing, waardoor ook zonder enig bezwaar scherpe bochten met relatief hoge snelheid genomen kunnen worden. De vier wielen zijn voorzien van telescopische schokbrekers en hydraulische remmen. Al deze factoren tezamen verlenen de BMW 600 een wegligging en rijkwaliteiten, zoals men die tot nu toe alleen vond bij grote automobielen.

De voorvering is de beste, die heden ten dage beschikbaar is. De vering draait met de voorwielen mee, zodat geen hinderlijke wielvluchtveranderingen ontstaan.



Aan de binnenkant van de frontdeur is achter de snel afneembare bekleding het reservewiel ondergebracht.

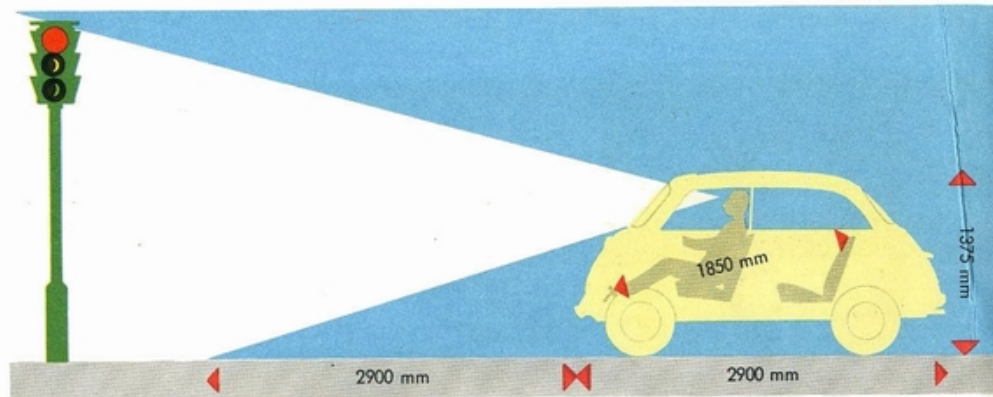


De in de carrosserie ingebouwde schijnwerpers maken van de nacht een dag. Door hun in verhouding hoge ligging valt het licht over een grote afstand en onder een ideale hoek op de verkeersweg. Het asymmetrische dimlicht schermt alleen het linker weggedeelte af, terwijl de rechterzijde goed belicht blijft.

Beslissend voor het rij-comfort van alle inzittenden is de afstand tussen de voetspedalen en de rugleuning van de achterbank. Met een afstand van niet minder dan 1850 mm. biedt de BMW 600 de inzittenden een bewegingsvrijheid die men in vele gevallen zelfs bij wagens uit de middenklasse vergeefs zal zoeken.

Het rijden in een dikke mist kan een automobilist soms tot vertwijfeling brengen. Niet echter in een BMW 600. In tegenstelling met de meeste andere wagens liggen de schijnwenners van de BMW 600 n.l. zo hoog en naast de bestuurder, dat het licht door de mist op de voorruit niet wordt gereflecteerd. Ook in de dikste mist houdt U dus een reflexvrije voorruit.

In vele kleine wagens is de gezichtshoek te gering, waardoor het moeilijk wordt verkeerslichten in de gaten te houden. Bij de BMW 600 daarentegen is de zithouding dermate gunstig, dat U het verkeerslicht altijd zonder enige belemmering in het oog kunt houden. Niet alleen is het zicht naar boven en naar de zijkanten ideaal, ook naar beneden is de gezichtshoek bijzonder groot, zodat U tot praktisch vlak voor de bumper op het wegdek kunt kijken.



Technische gegevens van de BMW 600

Motor:	BMW Boxermotor met hangende kleppen.
Aantal cyl.:	twee.
Inhoud:	585 cc.
Draaimoment:	4 mkg/2500 omw/min.
Vermogen:	19,5 PK bij 4000 omw/min.
Boring:	74 mm.
Slag:	68 mm.
Compressie-verhouding:	1 : 6,5.
Motorplaatsing:	achter.
Smering:	druksmering d.m.v. tandwielpompe.
Koeling:	geforceerde luchtkoeling met schoepenrad op krukas.
Ontsteking:	batterij.
Dynamo en starter:	12 V/130 W.
Tank:	inhoud 20 Ltr. en 3 Ltr. reserve, achter in geplaatst, met vulopening buiten.
Benzine toevoer:	vanuit hoogliggende tank.
Carburateur:	vlakstroomcarburateur met acceleratiepompe.
Versnellingsbak:	aangebokt, 4 versnellingen vooruit en 1 achteruit.
Overbrengingsverhouding:	eerste: 3,45; tweede: 1,94; derde: 1,27; vierde: 0,846. Achteruit 3,45.
Synchronisatie:	alle versnellingen vooruit gesynchroneerd.
Versnellingshandle:	in het midden geplaatst op de vloer.
Koppeling:	enkelvoudige droge platenkoppeling.
Aandrijving:	differentieel; Overbrengingsverhouding: 1 : 5,43.
Chassis:	kokerbalkchassis.
Wielophanging:	voor: Swingarmvering vóór in lengterichting werkend, waarbij wielvlucht constant blijft. achter: in rubber gelagerde Swingarm in lengterichting werkend.
Vering:	voor: schroefveren op chassis bevestigd; Veerweg 120 mm. achter: schroefveren op chassis bevestigd progressieve werking door rubber stootkussens, veerweg 160 mm.

Stuurinrichting:	direct, spoorstang uit een stuk, voorveren meedraaiend.
Banden:	5,20 — 10.
Reservewiel:	in voorportier opgeborgen.
Spoorbreedte:	vóór: 1220 mm. achter: 1160 mm.
Wielbasis:	1700 mm.
Remmen:	voetrem hydraulisch op 4 wielen, handrem mechanisch op achterwielen.
Carrosserie:	geheel stalen opbouw.
Deuren:	frontdeur, stuurkolom draait met de deur mee; achterdeur, rechts aan de zijkant.
Zittingen:	achterste rugleuning omklapbaar. achterbank gemakkelijk uit de wagen te lichten.
Bagage ruimte:	achter de achterbank.
Verwarming:	verwarmings- en airconditioning installatie met defroster.
Accu:	12 V, 31 amp/uur.
Koplampen:	asymetrisch Dimlicht.
Knipperlichten:	voor in bumper verwerkt, achter gecombineerd met stop-achterlicht.
Bedieningshandles:	knipper-, dimlicht en lichtsignaal onder het stuurwiel.
Afmetingen:	lengte: 2900 mm. Breedte: 1400 mm. hoogte: 1375 mm. Leeggewicht: 515 Kg. draaicirkel ca. 8 Mtr. Topsnelheid 100 KM/uur. Verbruik: 4,5/6 Ltr. op 100 KM (bepaald door de rijwijze).

Veranderingen in technische gegevens en afbeeldingen voorbehouden.



Importrice:

HART NIBBRIG & GREEVE N.V.

Parkstraat 91 — Den Haag — Telefoon 184840 (10 lijnen)