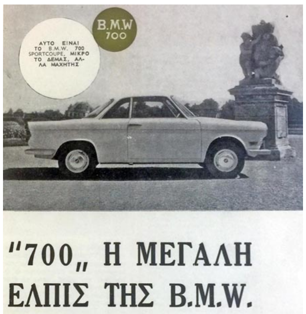

B.M.W
700
ΑΥΤΟ ΕΙΝΑΙ ΤΟ B.M.W. 700 SPORTCOUPE, ΜΙΚΡΟ ΤΟ ΔΕΜΑΣ, ΑΛΛΑ ΜΑΧΗΤΗΣ

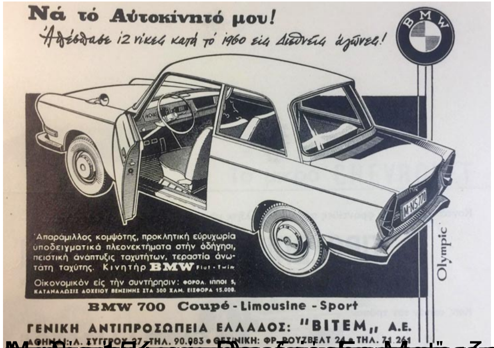
"700„ Η ΜΕΓΑΛΗ ΕΛΠΙΣ ΤΗΣ B.M.W.

Με ταξίδια είναι καταχωρημένο, αυτό το μικρό αυτοκίνητο στην μνήμη μου. Από τις αρχές της δεκαετίας του ’60. Ταξίδια που ξεκινούσαν αξημέρωτα και τέλειωναν το απόγευμα. Και πολλά άλλα χιλιόμετρα. Αστικά, επαρχιακά. Σε ένα τόπο που είχε ελάχιστα κοινά σημεία με τον σημερινό.

Το εφτακοσαράκι, που μας ήρθε από την ίδια περιοχή απ’ όπου μας κατέφθασε και ο Όθων, ήταν ένα ιδανικό όχημα για την Ελλάδα του ’60. Σπορτίφ, μικρό, πανέμορφο, απλό. Στην οικογένεια εισήλθε αρχές του '61 και αποχώρησε το ’64, με τρείς διαφορετικές εκδόσεις. Μπορώ να θυμηθώ με ευκρίνεια, τους χώρους του, τα υφάσματα στο εσωτερικό, το ήχο του κινητήρα, ακόμα και τις μυρωδιές του.

Μπορώ να τα θυμηθώ, αφενός διότι ήταν κάτι πολύ ευχάριστο και φωτεινό, αφετέρου διότι σε εκείνη την ηλικία η συνείδηση λειτουργεί σαν σφουγγάρι. Συγκρατεί. Ειδικά τα έντονα.

Έτσι, όταν πριν λίγες μέρες βρέθηκε στα χέρια μου ένα έντυπο της Λέσχης (Μηνιαία επιθώρησις της Ε.Λ.Π.Α.) από το φθινόπωρο του ’60, με έγχρωμο εξώφυλλο, τεράστια πολυτέλεια για την εποχή, βρήκα στο εσωτερικό ολοσέλιδη παρουσίαση του 700. Καθώς και ημισέλιδη ρεκλάμα.



Νά τό Αὐτοκίνητό μου!

Ἀπέσπασε 12 νίκες κατά τό 1960 εἰς Διεθνεῖς ἀγῶνες!

Ἀπαράμιλλος κομψότης, προκλητική εὐρυχωρία ὑποδειγματικά πλεονεκτήματα στήν ὁδήγησι, πειστική ἀνάπτυξις ταχυτήτων, τεραστία ἀνωτάτη ταχύτης. Κινητήρ **BMW** Flat-Twin

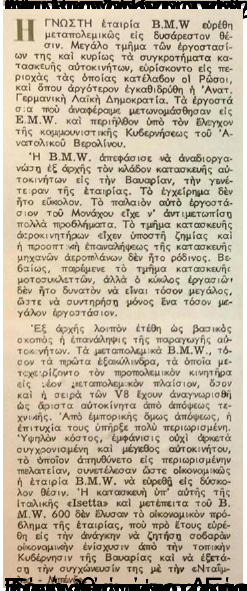
Οἰκονομικόν εἰς τήν συντήρησιν: ΦΟΡΟΛ. ΙΠΠΟΙ 5, ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΣ ΔΟΧΕΙΟΥ ΒΕΝΖΙΝΗΣ ΣΤΑ 300 ΧΛΜ. ΕΙΣΦΟΡΑ 15.000.

BMW 700 Coupé - Limousine - Sport

ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ: "ΒΙΤΕΜ" Α.Ε.

ΑΘΗΝΑΙ: Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ 27 • ΤΗΛ. 90.983 • ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: ΦΡ. ΡΟΥΖΒΕΛΤ 24 • ΤΗΛ. 71.261

[illegible]

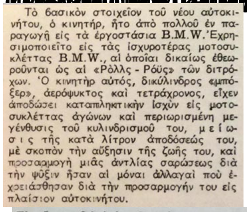


Η ΓΝΩΣΤΗ ἑταιρία B.M.W εὑρέθη μεταπολεμικῶς εἰς δυσάρεστον θέσιν. Μεγάλο τμῆμα τῶν ἐργοστασίων της καὶ κυρίως τὰ συγκροτήματα κατασκευῆς αὐτοκινήτων, εὑρίσκοντο εἰς περιοχὰς τὰς ὁποίας κατέλαβον οἱ Ρῶσοι, καὶ ὅπου ἀργότερον ἐγκαθιδρύθη ἡ Ἀνατ. Γερμανικὴ Λαϊκὴ Δημοκρατία. Τὰ ἐργοστάσια ποὺ ἀναφέραμε μετωνομάσθησαν εἰς E.M.W. καὶ περιῆλθον ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς κομμουνιστικῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἀνατολικοῦ Βερολίνου.

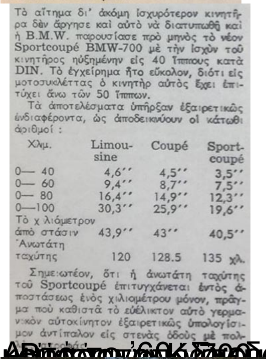
Ἡ B.M.W. ἀπεφάσισε νὰ ἀναδιοργανώσῃ ἐξ ἀρχῆς τὸν κλάδον κατασκευῆς αὐτοκινήτων εἰς τὴν Βαυαρίαν, τὴν γενέτειραν τῆς ἑταιρίας. Τὸ ἐγχείρημα δὲν ἦτο εὔκολον. Τὸ παλαιὸν αὐτὸ ἐργοστάσιον τοῦ Μονάχου εἶχε ν' ἀντιμετωπίσῃ πολλὰ προβλήματα. Τὸ τμῆμα κατασκευῆς ἀεροκινητήρων εἶχεν ὑποστῆ ζημίας καὶ ἡ προοπτικὴ ἐπαναλήψεως τῆς κατασκευῆς μηχανῶν ἀεροπλάνων δὲν ἦτο ρόδινος. Βεβαίως, παρέμενε τὸ τμῆμα κατασκευῆς μοτοσυκλεττῶν, ἀλλὰ ὁ κύκλος ἐργασιῶν δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ εἶναι τόσον μεγάλος, ὥστε νὰ συντηρήσῃ μόνος ἕνα τόσον μεγάλον ἐργοστάσιον.

Ἐξ ἀρχῆς λοιπὸν ἐτέθη ὡς βασικὸς σκοπὸς ἡ ἐπανάληψις τῆς παραγωγῆς αὐτοκινήτων. Τὰ μεταπολεμικὰ B.M.W., τόσον τὰ πρῶτα ἑξακύλινδρα, τὰ ὁποῖα μετεχειρίζοντο τὸν προπολεμικὸν κινητῆρα εἰς νέον μεταπολεμικὸν πλαίσιον, ὅσον καὶ ἡ σειρὰ τῶν V8 ἔχουν ἀναγνωρισθῆ ὡς ἄριστα αὐτοκίνητα ἀπὸ ἀπόψεως τεχνικῆς. Ἀπὸ ἐμπορικῆς ὅμως ἀπόψεως, ἡ ἐπιτυχία τους ὑπῆρξε πολὺ περιωρισμένη. Ὑψηλὸν κόστος, ἐμφάνισις οὐχὶ ἀρκετὰ συγχρονισμένη καὶ μέγεθος αὐτοκινήτου, τὸ ὁποῖον ἀπηυθύνετο εἰς περιωρισμένην πελατείαν, συνετέλεσαν ὥστε οἰκονομικῶς ἡ ἑταιρία B.M.W. νὰ εὑρεθῇ εἰς δύσκολον θέσιν. Ἡ κατασκευὴ ὑπ' αὐτῆς τῆς Ἰταλικῆς «Isetta» καὶ μετέπειτα τοῦ B.M.W. 600 δὲν ἔλυσαν τὸ οἰκονομικὸν πρόβλημα τῆς ἑταιρίας, ποὺ πρὸ ἔτους εὑρέθη εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ζητήσῃ σοβαρὰν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν ἀπὸ τὴν τοπικὴν Κυβέρνησιν τῆς Βαυαρίας καὶ νὰ ἐξετάσῃ τὴν συγχώνευσίν της μὲ τὴν «Νταΐμ-

[illegible]



Τὸ βασικὸν στοιχεῖον τοῦ νέου αὐτοκινήτου, ὁ κινητήρ, ἦτο ἀπὸ πολλοῦ ἐν παραγωγῇ εἰς τὰ ἐργοστάσια B.M.W. Ἐχρησιμοποιεῖτο εἰς τὰς ἰσχυροτέρας μοτοσυκλέττας B.M.W., αἱ ὁποῖαι δικαίως ἐθεωροῦνται ὡς αἱ «Ρόλλς - Ρόϋς» τῶν διτρόχων. Ὁ κινητὴρ αὐτός, δικύλινδρος «μπόξερ», ἀερόψυκτος καὶ τετράχρονος, εἶχεν ἀποδώσει καταπληκτικὴν ἰσχὺν εἰς μοτοσυκλέττας ἀγώνων καὶ περιωρισμένη μεγένθυσις τοῦ κυλινδρισμοῦ του, μείωσις τῆς κατὰ λίτρον ἀποδόσεώς του, μὲ σκοπὸν τὴν αὔξησιν τῆς ζωῆς του, καὶ προσαρμογὴ μιᾶς ἀντλίας σαρώσεως διὰ τὴν ψῦξιν ἦσαν αἱ μόναι ἀλλαγαὶ ποὺ ἐχρειάσθησαν διὰ τὴν προσαρμογήν του εἰς πλαίσιον αὐτοκινήτου.



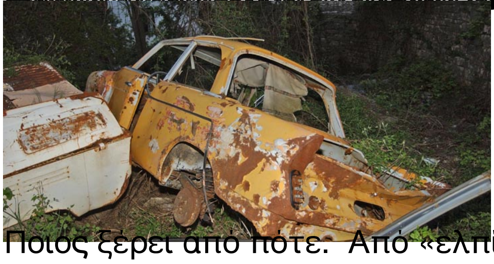
Τὸ αἴτημα δι' ἀκόμη ἰσχυρότερον κινητῆρα δὲν ἄργησε καὶ αὐτὸ νὰ διατυπωθῇ καὶ ἡ B.M.W. παρουσίασε πρὸ μηνὸς τὸ νέον Sportcoupé BMW-700 μὲ τὴν ἰσχὺν τοῦ κινητῆρος ηὐξημένην εἰς 40 ἵππους κατὰ DIN. Τὸ ἐγχείρημα ἦτο εὔκολον, διότι εἰς μοτοσυκλέττας ὁ κινητὴρ αὐτὸς ἔχει ἐπιτύχει ἄνω τῶν 50 ἵππων.

Τὰ ἀποτελέσματα ὑπῆρξαν ἐξαιρετικῶς ἐνδιαφέροντα, ὡς ἀποδεικνύουν οἱ κάτωθι ἀριθμοί :

Χλμ.	Limousine	Coupé	Sportcoupé
0— 40	4,6''	4,5''	3,5''
0— 60	9,4''	8,7''	7,5''
0— 80	16,4''	14,9''	12,3''
0—100	30,3''	25,9''	19,6''
Τὸ χιλιόμετρον ἀπὸ στάσιν	43,9''	43''	40,5''
Ἀνωτάτη ταχύτης	120	128.5	135 χλ.

Σημειωτέον, ὅτι ἡ ἀνωτάτη ταχύτης τοῦ Sportcoupé ἐπιτυγχάνεται ἐντὸς ἀποστάσεως ἑνὸς χιλιομέτρου μόνον, πρᾶγμα ποὺ καθιστᾶ τὸ εὐέλικτον αὐτὸ γερμανικὸν αὐτοκίνητον ἐξαιρετικῶς ὑπολογίσιμον ἀντίπαλον εἰς στενὰς ὁδοὺς μὲ πολ-

[illegible]



Ποιος ξέρει από πότε. Από «ελπίς» το '60, κουφάρι, τον 21ο αιώνα.

[illegible]

[illegible]