



Tysk presse om den Store Goggomobil T-700 „ISAR“ Model 1960

Vesttyske teknikeres sidste triumf

Siden Goggomobil T-700 gik i produktion, har ca. 25.000 af disse modeller forladt fabrikken i Dingolfing. Den Store Goggomobil eller Goggomobil "Isar", som 1960-modellen er blevet døbt, tegner også til at blive en formidabel succes for den kun få år gamle, men dygtige bayerske fabrik. Goggomobilens ingeniører og konstruktører har - ligesom da de små Goggomobiler gik i produktion - ydet et fint stykke arbejde, skriver det tyske blad, "Straubinger Tagblatt" i følgende rapport:

Da de første Goggomobiler begyndte at rulle på Tysklands veje for fire år siden, ryttede mange erfarne bilister på hovedet. „Jovist,“ lød det, „den er både pæn og fiks og kører også godt. Men hvem skal købe den?“

Siden da er over 150.000 sådanne vogne kommet ud at rulle fra fabrikken i Dingolfing, og Goggomobilen er nu en velrenommeret,

fuldt færdig og ydedygtig minibil, som først og fremmest har slået an på grund af sin kvalitet. Over 54 pct. af de i den klasse indregistrerede vogne er Goggomobiler, og markedet er blevet erobret ganske eftertrykkeligt; mer end hveranden køber af minibil bestemmer sig for Goggomobilen.

Hvorfor alt dette som indledning til en rapport om den Store Goggomobil — en ny vogn fra Dingolfing i en ganske ny klasse? Fordi de økonomiske overvejelser straks fra begyndelsen er bestemmende for enhver nykonstruktion. En bil bygges for at blive solgt. Og derfor må de økonomiske muligheder i forvejen fastlægges meget nøje: For det første, hvordan ser den kundekreds ud, der skal købe bilen, hvad vil den have, og hvad har den råd til? For det andet, hvordan ser den fabrik ud, der skal bygge bilen, hvad vil den have frem, og hvad kan den yde?

Hvad den Store Goggomobil angår, gav Dingolfing-fabrikken et ganske tydeligt svar

herpå: „Efter at have bygget en minivogn med lavest tænkelige anskaffelses- og vedligeholdelsesomkostninger vil vi nu bygge en mellemklassevogn med minivogns-økonomi“. Her var altså ikke tale om en videreudvikling af de velrenommerede, succesrige små Goggomobiler, selv om man kunne være nok så stærkt fristet til det, men om en helt fra grunden nykonstrueret bil!

At man i Dingolfing altid gerne ligger „et hestehoved foran“, er hele hemmeligheden ved Goggomobilernes succes. Det er ikke noget „økonomisk under“, der sker. Det er forretningsmæssig forudseenhed og lyst og evne til beslutsomhed, der suppleres med teknisk kunnen til et harmonisk hele. Resultatet? Top-præstation og succes!

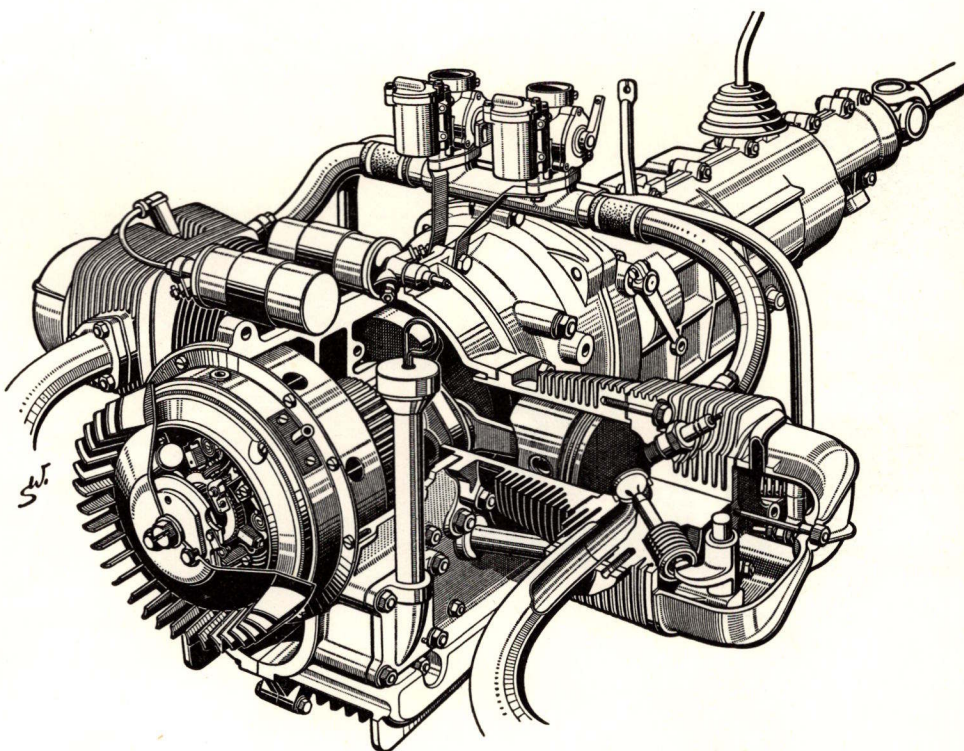
Ved udarbejdelsen af planerne for den Store Goggomobil søgte man i Dingolfing ikke krampagtigt at skabe en salgsvare, der kunne skumme den „økonomiske vidunderfløde“ fra en ny indtægtsgruppe, som nu var ble-

vet „automobilmoden“; tværtimod koncentrerede man sig om — efter sin egen meget strenge kalkulation — at bygge en ny vogn, der var i besiddelse af alt det, dens eventuelle kundekreds måtte ønske sig.

Det var det korte og det lange om de overvejelser, der gik forud for den Store Goggomobils fødsel. Selvfølgelig var fødslen forbundet med veer. Men hvad fik vi og vognens interessenter ikke ud af det? Først og fremmest uden tvivl noget fuldstændigt overraskende: En vogn, der sprængte alle hidtidige **minivogns**normer, hvorved man rent optisk kom til at drage sammenligninger med de sædvanlige **mellemklasse**-vogne: Tiltrækkende udseende, rigelig plads for fire personer, et bagagerum der imødekom alle krav og et udstyr med mange bekvemmeligheder, som selv i mellemklassen ikke uden videre er selvfølgelige. Når man ser nærmere til: dog absolut ikke noget nyt, tværtimod; den prøvede, klassiske form for automobilbyggeri: Foranliggende firetaktsmotor, fuldsynkroniseret gearkasse og træk på baghjulene. Altså ingen omvæltende (ikke afprøvede!!!) nyskabelser, men en bevidst, fuldstændig udnyttelse af alle erfaringer fra det klassiske automobilbyggeri. Tilligemed en kalkulation, der har udnyttet selv den mindste mulighed for at skabe det bedste til den laveste pris. Goggomobil-produktionen vil fremover være planlagt efter disse retningslinier.

30 hk ud af 700 cm³

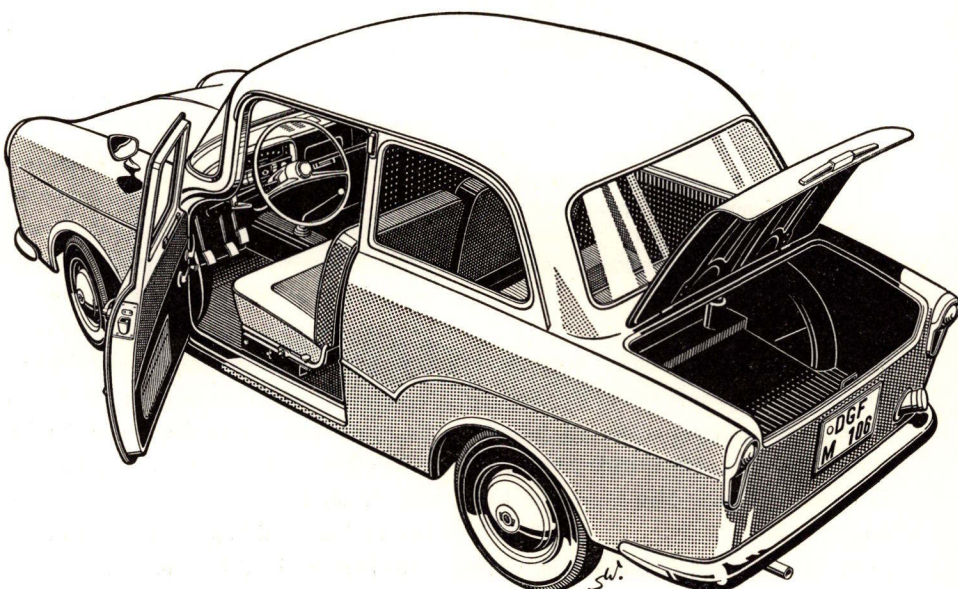
Vi afprøvede den Store Goggomobil med 700 cm³ og 30 heste. Nutildags er det ikke nogen „tryllekunst“ at hente hele 30 hk ud af 700 cm³. De sidste 15 års udvikling har skabt en hel ny målestok. Når man for en snes år siden betragtede en vogn på 1,2 liter med 25 hk som et udtalt fremskridt inden for produktionen af „små vogne“, så er denne målestok i dag fuldstændig forældet, og man tør derfor i dag nære fuld tillid til en 30 hestes motor med 700 cm³ slagvolumen uden at frygte for dens levetid. Dingolfing-fabrikken havde for den sags skyld kunnet hente 5 heste mere ud af 700 cm³ motoren. Man ville imidlertid ikke bygge en overtunet motor og gav derfor afkald på en usund topydelse til fordel for et vel afstemt forhold mellem ydelse og omdrejningstal. De 30 heste i den Store Goggomobils robuste boxermotor (max. drejningsmoment



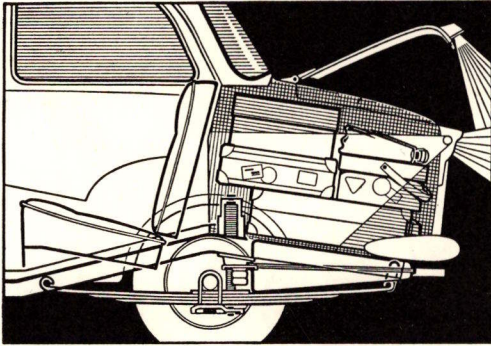
Den Store Goggomobils mekanisk fuldendte firetakts boxermotor fås i Danmark med 700 cm³ og 30 hk. Cirkulations-tryksmøringen sker ved oliepumpe, luftkølingen ved en blæser anbragt på den forreste ende af krumtapakslen, hvorved smøring og køling reguleres automatisk i forhold til det øjeblikkelige motor-omdrejningstal.

5,0 m/kg ved 3000 omdr./min.) giver vognen stor tophastighed, samtidig med at den er meget elastisk. Den 30 hestes motor har tydeligvis godt af en lidt frisk kørsel; den brummer velopløst med en behagelig lyd for øret, når den får lov til at arbejde i det mellemste og øverste omdrej-

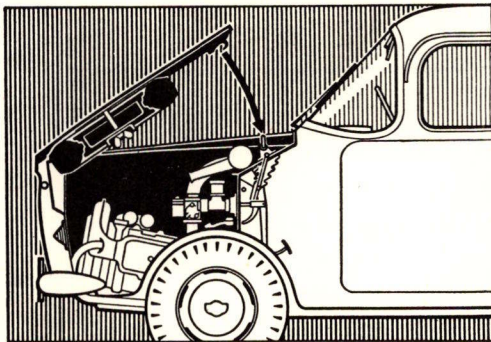
ningsområde og den „mukker“ ikke ved det nedre drejningsområde, når blot man giver gas med fornuft. Med følelse kan den endog uden anstrengelse accelereres frem fra 40 km/t i 4. gear og adlyder villigt speederen. Den foranliggende, tocylindrede firetakts boxermotor er ikke netop billig i fremstilling,



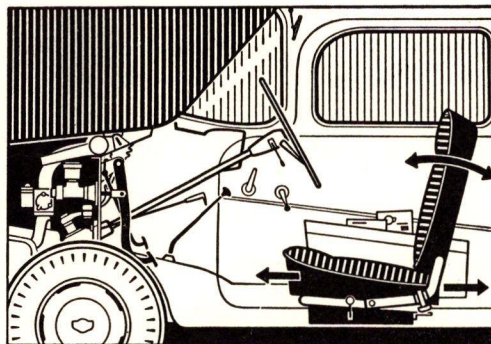
En vogn, der sprænger alle hidtidige minivogns-normer og danner overgang til mellemklassevognen.



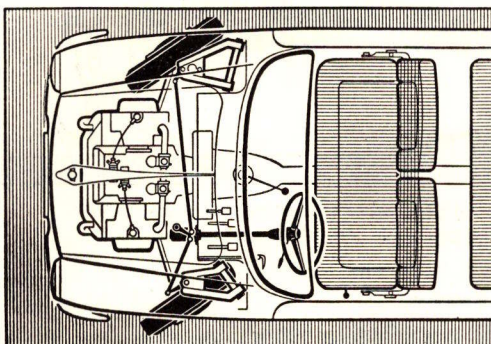
Bagagerummet i den Store Goggomobil er usædvanligt rummeligt for en vogn i denne prisklasse. Om natten oplyses bagagerummet af baglygterne.



Reservehjulet er anbragt let tilgængeligt under motorhjelmen, der er hængslet fortil og kan aflåses indefra.



Forsædet kan indstilles under kørslen; de todelte ryglæns hældningsvinkel kan ligeledes indstilles separat under kørslen.



Forhjulenes gode underdrejning har muliggjort en vendecirkel på kun 9 m.

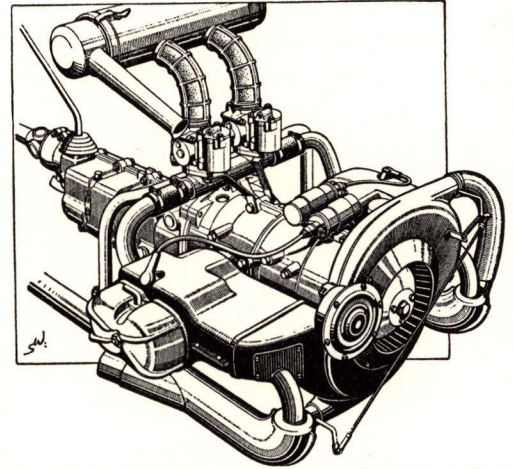
men dens fremragende og gennemførte konstruktion gør den fri for vibrationer. Ved mange minivogne har man foretrukket den billigere konstruktion: frontmotor med forhjulstræk eller hækmotor med baghjulstræk. Trods de større omkostninger bestemte man sig i Dingolfing for den klassiske konstruktion inden for automobilfabrikationen: frontmotor, kardanaksel og baghjulstræk, da dette muliggør den mest ideelle fordeling af vægt og plads. Den enkle og overskuelige anbringelse af motoren under motorhjelmen (der kan aflåses indefra) er fremragende. Alle dele er let tilgængelige. Man får hverken skrammer eller brænder fingrene, hvis man skal til karburatoren, tændrør eller benzinpumpe. I denne forbindelse skal ligeledes nævnes den forbilledige anbringelse af batteriet i et beskyttet rum i venstre forsærm og placeringen af reservehjulet direkte under motorhjelmen.

Kølingen af motoren er upåklagelig, snarere for kraftig end for svag, men det bør man blot være taknemmelig for. Mod for kraftig køling om vinteren kan enhver bilist finde råd, og om sommeren er motoren yderst taknemmelig for tilstrækkelig køling.

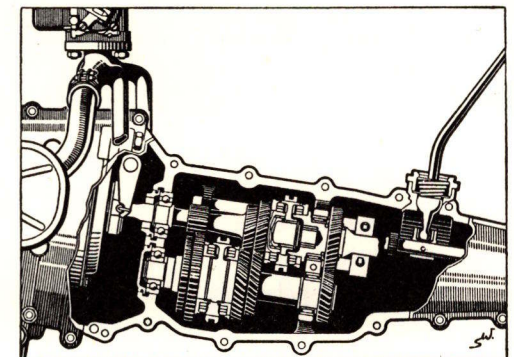
En speciel anerkendelse: Gearkassen, som på mange vogntyper i samme prisklasse ofte er blevet et offer for økonomiske beregninger, har Goggomobilingeniørerne gjort særlig meget ud af. Samtlige fire fremadgear, altså også første gear, er fuld-synkroniserede (system Porsche) og er lette at skifte.

Helstøls-karosseriet

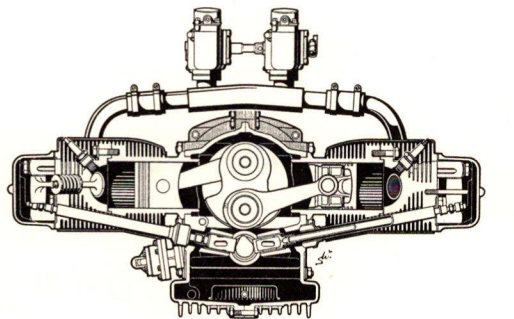
hvor bundpartiet er forstærket med kasseformede vanger, er absolut vridningsstabilt. Forhjulene er ophængt ved hjælp af tværsvingarme fornden og langsgående svingarme foroven, affjedrede med skruefjedre og progressive hjælpegummifjedre, bagakslen i langsgående bladfjedre. Ekstra gummifjedre giver også her en progressiv affjedring. Desuden er der selvfølgelig fire dobbeltvirkende, hydrauliske støddæmpere. Med dette har de unge Dingolfing-konstruktører vist, at de straks fra begyndelsen har stillet hårde krav til deres ny automobils køreegenskaber. Denne kombinerede stål-gummi-luft-affjedring giver vognen en forbløffende god føling med vejbanen, og selv den største vovehals vil synes, at chassis'et er endnu hurtigere end motoren. Kurvestabiliteten, ufølsomheden over for sidevind, den fine



Firetaks-boxermotoren, type Glas, er forsynet med en køleluftsbleser, der er placeret foran i den naturlige luftstrøm og giver nøjagtig afpasset køling af cylindrene under alle kørselsforhold. Opvarmningsluften blæses ind i vognens indre med det nødvendige tryk, uafhængigt af kørehastigheden.



Synkronisering af alle fremadgear, udført efter system Porsche, er karakteristisk for den Store Goggomobils kørselskomfort, der er uden sidestykke i dens størrelses- og prisklasse.



I Goggomobilen bevirker de modsatstillede cylindre i firetaks-boxermotoren en næsten fuldkommen balance. Cirkulations-tryksmøringen sker ved en oliepumpe.

dæmpning ved kørsel hen over bølgede vejbaner (ingen generende niksvingninger) kan absolut sidestilles med mellemklassevognen.

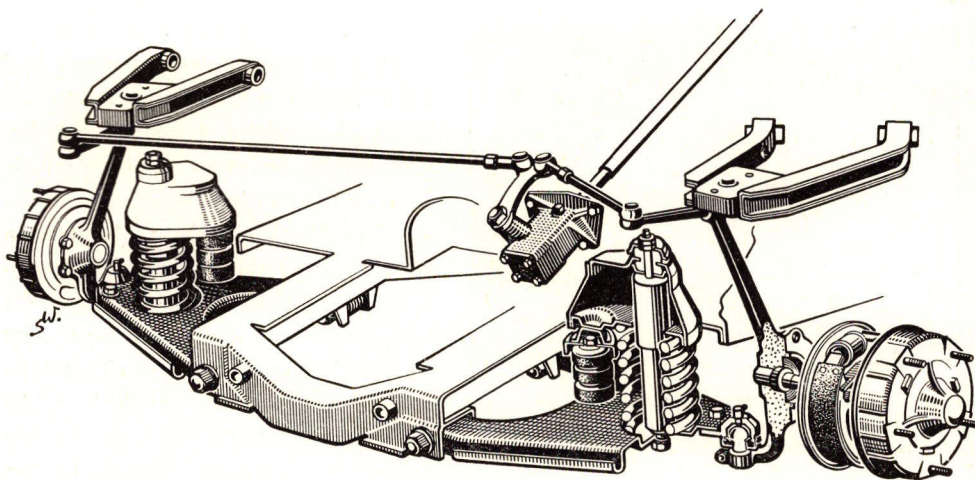
Det moderne udstyr

i den Store Goggomobil forener sig med køreydelsen og køreegenskaberne til en harmonisk treklang. Bag den store panorama-rude: Godt udsyn hen over den lave motorhjelms og en usædvanlig fri og bred synsvinkel, der — vi må atter bringe denne gentagelse — ligger langt over gennemsnittet for mange „mellemklassevogne“. Instrumentbrættet, der er afrundet til alle sider og fuldstændig fri for farlige knapper og kanter, er forsynet med et Combi-instrument, der er placeret i den mest gunstige synsvinkel for føreren og omfatter speedometer, kilometertæller samt kontrollamper; derunder findes det moderne trykknaptastatur for lys og selvparkeende vinduesviskere. Blinklyskontakten er anbragt under rattet og går automatisk tilbage. En speciel bemærkning om klima-anlægget: Allerede efter et par hundrede meters kørsel om vinteren mærkes varmen, og De vil selv ved de laveste temperaturer næppe kunne „overleve“ en langtur med fuldt indkoblet varme. Der bliver ligefrem stegende varmt, og varmluften kan enten ledes gennem defrosterspalterne eller ind i vognen. Frygt for, at panorama-ruden skulle kunne tilise, er ubegrundet ved den Store Goggomobil. Frisklufttilførslen turde også ved højsommerlige ture være tilstrækkelig. Den kraftigt hvælvede panorama-rude med de stærkt tilbagetrunkne hjørnesprosser muliggør, at sidevinduerne kan holdes åbne uden generende fløjten eller susen. Endnu et bevis for, at panorama-ruden ikke blot er et modespørgsmål, men et fremskridt.

Det indstillelige forsæde er bekvemt — og der er komfortable siddepladser med polstrede armlæn både for og bag og rigelig plads til fire personer. Udstyret svarer til konstruktionen.

Det usædvanlige bagagerum

har ikke sin lige i denne vognklasse. Det er let tilgængeligt, og når baglygterne er



Den uafhængige affjedring opnås ved langsvingarme foroven og tværsvingarme forneden, understøttet af skruefjedre, progressivt virkende gummi-fjedre og dobbeltvirkende hydrauliske teleskopstøddæmpere.

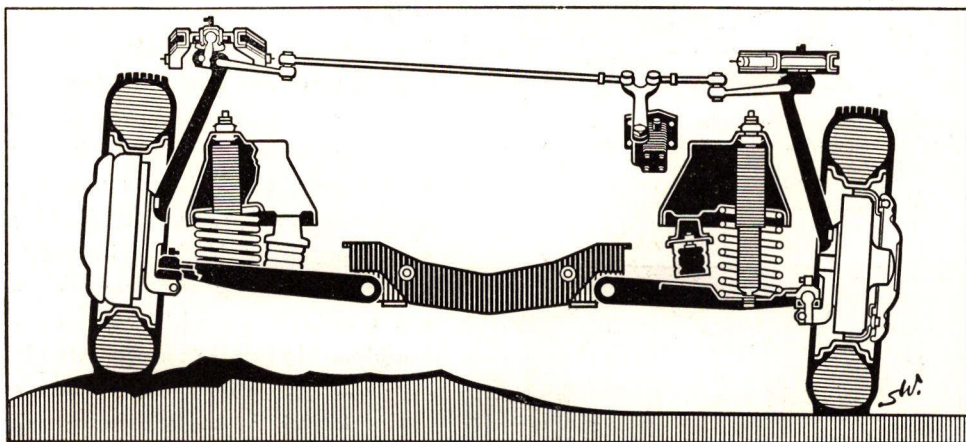
tændt, er rummet belyst, og kan selvfølgelig aflåses. Med en bredde på 1,20 m, en højde på 0,47 m og ca. dybde på 0,65 m har det tilstrækkelig plads til selv en stor rejsebagage for fire personer.

Danner overgang til mellemklassevognen

Dingolfing-konstruktørerne har med den Store Goggomobil skabt en helt ny målestok for kørselskomfort, rummelighed og udstyr, og har dermed fundet frem til den helt rigtige kombination af minibil og mellemklasse-vogn. Dermed er niveauet for mini-

vognskonstruktionen blevet skruet et godt stykke i vejret, og det kan alle kun være taknemmelige for. At det er lykkedes for Dingolfing-fabrikken i den hårde konkurrence, der hersker inden for automobilindustrien, er særlig bemærkelsesværdigt. Det er et udtryk for, hvad tyske automobilfirmaer kan yde, når de lægger en streng kalkulation til grund for deres produktion. Det er det, det vil komme an på for den samlede tyske bilindustri allerede i allernærmeste fremtid, når toldskrannerne falder til fordel for det fælles, frie „automobil-marked“. Den, der allerede nu indstiller sig på en skarpere atmosfære, skal nok klare sig.

hf.



Forhjulene er uafhængigt affjedrede med skruefjedre og progressivt virkende gummi-fjedre. Dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere og snekestyring giver stor kørselskomfort.

Damsø Motorgaard
Firma Heilmann

Udsendt af

Sæt Dem i forbindelse

med vor autoriserede forhandler:

ALEKISTEVEJ 126 og 158 - V. NORDISK DIESEL A/S
74 46 20 - 74 48 20 - 74 34 22

Generalrepræsentant for Goggomobil i Danmark

- Aut. GOGGOMOBIL-Forhandler -

Telefon Hilda 101 - Borgmester Christiansens Gade 55 - København SV