



BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG · MÜNCHEN

BMW

501

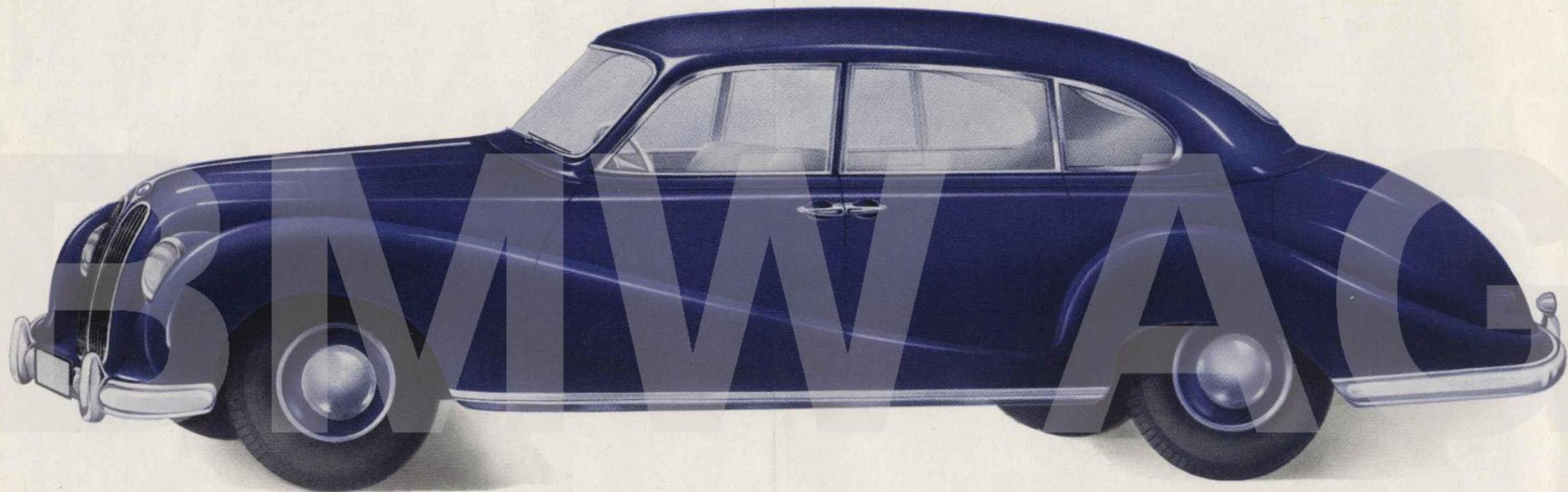
Zweiliter

60 PS

Das Wiedererscheinen der **BMW** Wagen bedeutet einem großen Kreis anspruchsvoller Fahrer die Erfüllung eines langgehegten Wunsches. Die Jahre der Unterbrechung der **BMW** Automobil-Fabrikation sind keineswegs ungenutzt verstrichen, sondern waren erfüllt mit reger Entwicklungsarbeit. Auf den ersten Blick wird erkennbar, daß befähigte Ingenieure und meisterliche Hände wiederum ein hochwertiges Fahrzeug geschaffen haben, welches in der Welt des Automobils wie ehemals seinen Platz einnehmen wird.

Gewandelt ist das Äußere – geblieben aber sind unter Beibehaltung des charakteristischen, in aller Welt bekannten Kühlergesichtes, die Güte, Leistung und Zuverlässigkeit, die bereits viele Tausende von **BMW** Automobilen früherer Baujahre auszeichneten. Die Linienführung der neuentwickelten Karosserie entspricht einer auf Zweckmäßigkeit und Formschönheit abgestimmten Automobil-Architektur. Ein Wagen von Format und klassischem Stil stellt sich vor, zeitlos wie seine Vorgänger, ungewöhnlich in seiner Leistung und den Fahreigenschaften, geschaffen aus den Erfahrungen eines Zeitabschnittes von Jahrzehnten erfolgreichen Automobilbaues.

Als Kraftquelle des neuen **BMW** 501 dient ein aus dem bewährten Vorgängertyp „326“ weiter vervollkommneter Zweiliter-Sechszylinder-Reihenmotor mit hängend angeordneten Ventilen. Um über den Gesamtdrehzahlbereich einen weichen und ruhigen Motorlauf zu gewährleisten, sowie im Hinblick auf die zur Zeit handelsüblichen Kraftstoffe wurde der Verdichtungsgrad mit 6,3:1 bewußt niedrig gehalten. Die bei gleichem Zylinderinhalt dennoch erhöhte Motorleistung konnte durch eine Reihe technischer Verbesserungen, sorgfältige Ausbildung der Ansaugkanäle, ein neuartiges Saugrohr und einen Doppelfallstrom-Vergaser erzielt werden. Zur Regelung der Öltemperatur ist der Motor mit einem Wärmeaustauscher ausgestattet, welcher im Fahrbetrieb das Öl während der kalten Jahreszeit erwärmt und im Sommer kühlt. Die Gemischvorwärmung erfolgt, thermostatisch geregelt, durch die Auspuffgase. Das in allen Gängen praktisch geräuschlose Getriebe stellt eine Weiterentwicklung des „326“ Getriebes dar, bei dem der 1. Gang Freilauf besitzt, so daß derselbe unter allen Verhältnissen gefahrlos einschaltbar ist. Der 2., 3. und 4. Gang ist mit Sperrsynchrisierung ausgestattet. Der Radsatz des 3. Ganges wurde verbreitert, um damit als Stadt- und Beschleunigungsgang Dauerbeanspruchungen gewachsen zu sein. Die Trennung des Getriebes vom Motor, das jetzt unter den Vordersitzen angeordnet ist, ermöglicht den Fortfall des häufig störenden Getriebetunnels. Die Betätigung des Getriebes erfolgt durch Lenkradschaltung, die genau im Griffbereich des Fahrers liegt. Wer sonst beim Schalten eine gewisse Scheu empfindet, wird hier den Schaltvorgang als Vergnügen betrachten und entsprechend zügig fahren.



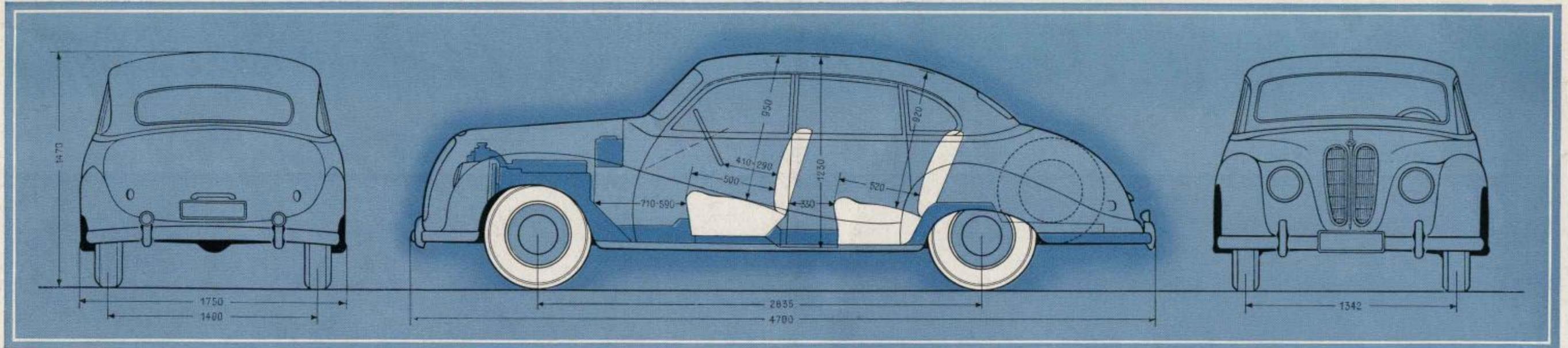
Der zu hoher Verwindungsfestigkeit mit dem Aufbau-
boden verschweißte, neuentwickelte Tiefbettrahmen, des-
sen äußere Längsträger in Kastenprofil in voller Karos-
seriebreite verlaufen, trägt vorn die einzeln aufgehängten Räder,
hinten die Starrachse mit nach unten versetztem Ritzel bei einer
Schongang-Untersetzung von 4,11 : 1.

Die bewährte **BMW** Hinterachs-Aufhängung, durch genaue Spur-
haltung und seitensteife Führung des Aufbaues gekennzeichnet,
erfuhr insofern eine wesentliche Verbesserung, als die Lagerung
der Drehstäbe gesondert ausgeführt und nicht mehr mit dem
Stoßdämpfer vereint ist. Großdimensionierte Teleskopstoßdämpfer
beruhigen Rad- und Aufbauschwingungen bereits im Entstehen.
Die neuentwickelte Vorderradaufhängung besteht aus oberem und
unterem Dreieckslenker mit wirksamer Abfederung durch in der
Wagenlängsachse liegende Drehstäbe. Die ebenfalls neuentwickelte
Vorderradlenkung ermöglicht in Verbindung mit dem aus Ritzel und
Kegelradsegment bestehendem Lenkgetriebe eine vollkommen kor-
rekte Lenkgeometrie, so daß die Lenkung sowohl bei Geradeaus-
wie Kurvenfahrten zielsicher und leichtgängig arbeitet. Neuartig ist,
daß die Vorderradaufhängungen je eine selbständige Baugruppe
bilden, einzeln abnehmbar sind und in einer Meßvorrichtung geprüft
werden können. Die Verwendung reibungsfreier Drehstäbe für die
Vorder- und Hinterradfederung wirkt sich günstig auf die Boden-
haftung der Laufräder und die Straßenlage aus. Das Ansprechen
der Federung tritt schon bei geringfügigen Straßenunebenheiten
vorteilhaft in Erscheinung. Die auf alle vier Räder wirkenden hy-
draulischen Bremsen mit einem Trommeldurchmesser von 280 mm
verfügen über selbsttätige Nachstellung.

Die geräumige, formschöne Karosserie mit eleganter und reich-
haltiger Innenausstattung hat einen bemerkenswert geringen Luft-
widerstand. Dieser Vorteil ergibt bei niedriger Motordrehzahl hohe
Reisegeschwindigkeit und geringen Kraftstoffverbrauch.

Bei der Entwicklung der Karosserie wurde größte Sorgfalt darauf
verwandt, 5 bis 6 Fahrzeuginsassen mit allem Komfort auf das
behaglichste Platz zu bieten und viertürig bequemen Einstieg
zu schaffen. Dem Zuge der modernen Entwicklung folgend ist der
Karosserieboden vollständig geschlossen, um das Eindringen von
Staub und Wasser zu verhindern. Kupplung und Getriebe können
von der Unterseite gewartet werden, ohne das Wageninnere zu
betreten.

Eine breite, gewölbte Fahrerscheibe ohne Mittelsteg im Ausmaß
1250 x 430 mm bietet in einem weiten Winkel ausgezeichnete Sicht-
verhältnisse. Auch das große Rückfenster gestattet einen guten,
weiträumigen Rückblick. Die seitlich angeordneten Fenster - die Fond-
fenster für zugfreie Belüftung ausstellbar - sind mit verchromten



Zierrahmen eingefast. Aus Gründen der Zweckmäßigkeit wurde der Fahr- richtungsanzeiger in der gebräuchlichen Winkerform beibehalten. Das gefällige Lenkrad mit Signaling und Winkerschaltung an der Lenksäule sind der vornehmen und zweckmäßigen Innenausstattung angeglichen. Die Lenkung ist durch ein Sicherheitslenkschloß – gleichzeitig als Zündschalter ausgebildet – diebstahl- sicher sperrbar. Der von außen zugängliche Kofferraum, beim Hochklappen des Deckels beleuchtet, kann ebenso wie die Motorhaube nur nach Betätigung eines im Wageninnern befindlichen Handgriffes geöffnet werden. Das Ausmaß des Kofferraumes gestattet, viel Gepäck unterzubringen. Selbst bei vollbeladenem Kofferraum läßt sich das seitlich stehend angeordnete Reserverad mühelos ent- nehmen. Der im Wagenheck angeordnete Kraftstoffbehälter hat ein Fassungs- vermögen von 60 Liter.

Als wesentliche Annehmlichkeit wird man die Heizungs- und Lüftungsanlage emp- finden, die durch zugfreie Staudruckbelüftung bei geschlossenen Fenstern jeder- zeit ausreichende Luftmenge in das Wageninnere schafft. Bei eingeschalteter Heizung erfolgt die Warmluftführung über vom Kühlwasser versorgte Heizkörper, wobei die Luftführung regelbar ist und die Warmluft nach unten und oben zur Scheibenentfrostung gelangt. Diese Art der Lüftung ergibt im Wageninnern einen Überdruck, durch den kalte Luft nicht von außen nach innen dringen kann. Das übersichtliche Armaturenbrett ist für den Einbau eines bequem zu bedie- nenden Radiogerätes mit zwei Lautsprechern vorgesehen. Die Antenne ist liegend auf dem Karosseriedach angeordnet und im Gebrauch hochstellbar.

TECHNISCHE EINZELHEITEN:

Motor
Bohrung und Hub
Hubraum
Verdichtungsverhältnis
Ventile
Kolbenwerkstoff
Vergaser

Ölkühlung
Getriebe

Getriebeuntersetzung
Schaltung

Hinterachsuntersetzung
Fußbremse

Rahmen
Vorderachse

Hinterachse
Kraftstoffbehälter
Spurweite
Radstand
Bodenfreiheit
Größte Länge
Größte Breite
Größte Höhe
Höchstgeschwindigkeit
Autobahn-Dauergeschwindigkeit

Sechszylinder Viertakt
66 : 96 mm
1971 ccm
6,3 : 1
schräghängend im Zylinderkopf, mit Stoßstangen und Kipphebeln
Leichtmetall mit 4 Ringen
1 Solex Doppelfallstrom-Vergaser mit gegenläufig öffnenden Dros- selklappen und Starthilfsvergaser
durch Wärmeaustauscher
Vierganggetriebe mit geräuschlosen, schrägverzahnten Rädern in sämtlichen Vorwärtsgängen
1. Gg. 3,85:1, 2. Gg. 2,17:1, 3. Gg. 1,30:1, 4. Gg. 1:1, Rw.-Gg. 3,88:1
Lenkradschaltung, mit Schalterleichterung durch Freilaut im 1. Gang und Sperrsynchonisierung des 2., 3. und 4. Ganges. Der 4. Gang hat Schongangcharakter
4,11 : 1
groß bemessene hydraulische Bremse mit selbsttätiger Nachstellung, Bremstrommel-Durchmesser 280 mm
Kastenrahmen mit verschweißtem Aufbauboden
Einzelradfederung, Radführung oben und unten durch Dreiecks- lenker und 3 Spurstangen-Lenkübertragung
Starrachse mit nach unten versetzter Riizelachse
im Wagenheck 60 Liter Fassungsvermögen
1340 mm vorn, 1400 mm hinten
2835 mm
180 mm
4700 mm
1750 mm
1470 mm
135 km/Std. bei Verwendung von Kraftstoff O.Z.70
120 km/Std.

Bauänderungen vorbehalten



In gleicher Güte wie Tausende seiner Vorgänger