



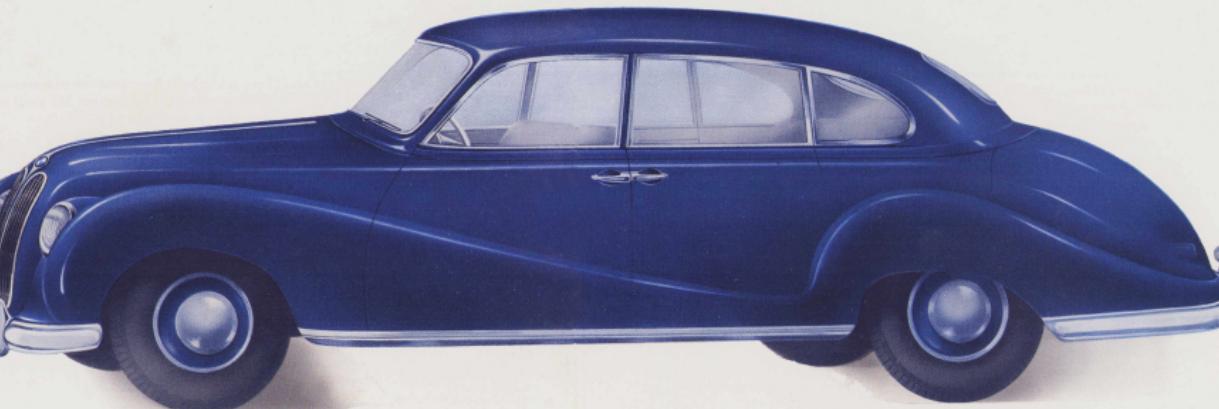
BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG · MÜNCHEN

**BMW**  
**501**  
*Zweiliter*  
**60PS**

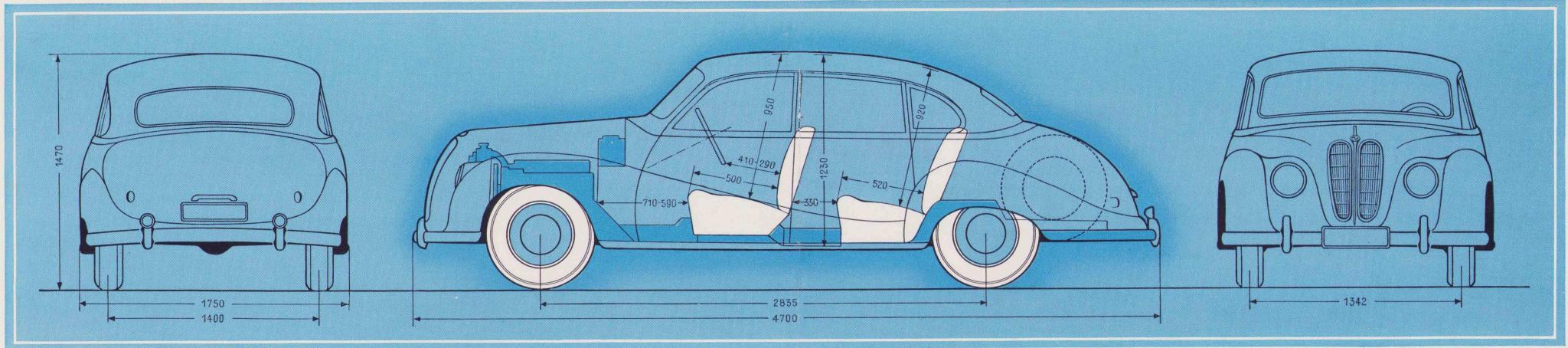
**D**as Wiedererscheinen der BMW Wagen bedeutet einem großen Kreis anspruchsvoller Fahrer die Erfüllung eines langgehegten Wunsches. Die Jahre der Unterbrechung der BMW Automobil-Fabrikation sind keineswegs ungenutzt verstrichen, sondern waren erfüllt mit reger Entwicklungsarbeit. Auf den ersten Blick wird erkennbar, daß befähigte Ingenieure und meisterliche Hände wiederum ein hochwertiges Fahrzeug geschaffen haben, welches in der Welt des Automobils wie ehedem 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 Zweckmäßigkeits 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 vervollkommeneter Zweiliter-Schachtylinder-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 kühl. 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 dieselbe unter allen Verhältnissen gefahrlos einschaltbar ist. Der 2., 3. und 4. Gang ist mit Sperrsynchronisierung 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 Fall 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.



**D**er zu hoher Verwindungsfestigkeit mit dem Aufbau-  
boden verschweißte, neu entwickelte Tiefbettkrahmen, des-  
sen dußreie Längsträger in Kastenprofil in voller Karos-  
seriebreite verlaufen, trägt vorn die einzeln aufgehängten Räder,  
hinten die Starrachse mit nach unten versetztem Ritzel bei einer  
Schwung-Untersetzung von 4,11 : 1.  
Die bewährte BMW Hinterachs-Aufhängung, durch genaue Spur-  
haltung und seitenteife Führung des Aufbaus 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 neu entwickelte Vorderradaufhängung besteht aus oberem und  
unterem Dreieckslenker mit wirksamer Abfedерung durch in der  
Wagenlängsachse liegende Drehstäbe. Die ebenfalls neu entwickelte  
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 niederer 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  
1250x430 mm bietet in einem weiten Winkel ausgezeichnete Sicht-  
verhältnisse. Auch das große Rückfenster gestaltet einen guten,  
weiträumigen Rückblick. Die seitlich angeordneten Fenster - die Fond-  
fenster für zugfreie Belüftung ausstellbar - sind mit verchromten



Zierrahmen eingefäßt. Aus Gründen der Zweckmäßigkeit wurde der Fahrrichtungsanzeiger in der gebräuchlichen Winkerform beibehalten. Das gefällige Lenkrad mit Signalring und Winkerschaltung an der Lenksäule sind der vornehmen und zweckmäßigen Innenausstattung angeglichen. Die Lenkung ist durch ein Sicherheitslenkschloß – gleichzeitig als Zündschalter ausgebildet – diebstahlsicher 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 entnehmen. Der im Wagenheck angeordnete Kraftstoffbehälter hat ein Fassungsvermögen von 60 Liter.

Als wesentliche Annehmlichkeit wird man die Heizungs- und Lüftungsanlage empfinden, die durch zugfreie Staudruckbelüftung bei geschlossenen Fenstern jederzeit ausreichende Luftmenge in das Wageninnere schafft. Bei eingeschalteter Heizung erfolgt die Warmluftförderung über vom Kühlwasser versorgte Heizkörper, wobei die Luftförderung 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 bedienenden Radiogerätes mit zwei Lautsprechern vorgesehen. Die Antenne ist liegend auf dem Karosseriedach angeordnet und im Gebrauch hochstellbar.

**Motor**  
Bohrung und Hub  
Hubraum  
Verdichtungsverhältnis  
Ventile  
Kolbenwerkstoff  
Vergaser

**Olkühlung**  
**Getriebe**  
Getriebeunterersetzung  
Schaltung

Hinterachsunterersetzung  
Fußbremse

Rahmen  
Vorderachse

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

#### TECHNISCHE EINZELHEITEN:

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 Drosselklappen 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 Freilauf im 1. Gang und Sperrsynchronisierung 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 Dreieckslenker und 3 Spurstangen-Lenkübertragung  
Starrachse mit nach unten versetzter Ritzelachse  
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*