

## BMW 507 Touring Sport



<b>Kilometerstand:</b>	<b>23793 km</b>
<b>Hubraum:</b>	<b>3164 cm<sup>3</sup></b>
<b>Leistung:</b>	<b>110 KW (150 PS)</b>
<b>Kraftstoffart:</b>	<b>Benzin</b>
<b>Anzahl der Türen:</b>	<b>2/3 Türen</b>
<b>Getriebeart:</b>	<b>Schaltgetriebe</b>
<b>Erstzulassung:</b>	<b>01/1958</b>
<b>HU/AU:</b>	<b>neu</b>
<b>Farbe:</b>	<b>weiß</b>
<b>Innenausstattung:</b>	<b>Vollleder</b>
<b>Farbe der Innenausstattung:</b>	<b>blau/cremefarben</b>

### **Ausstattung:**

Serie zwei in einer Auflage von 211 Fahrzeugen

### **Modellgeschichte:**

Nach einem sehr bescheidenen Neubeginn als Fahrzeughersteller 1948 hatte BMW zur Überraschung aller bereits 1951 wieder einen großen Luxuswagen präsentiert. Der teilweise noch auf Vorkriegstechnik basierende BMW 501 hatte die Marke wieder ins Rampenlicht der autobegeisterten Welt gerückt, wirtschaftlichen Erfolg konnte er dem Unternehmen allerdings nicht bescheren. Auch der noch exklusivere 502 mit V8-Motor konnte in allem zwar beeindrucken, BMW aber nicht aus finanziellen Nöten retten. Kabinenroller wie die Isetta trugen damals dazu bei, die verlustreiche Großwagenproduktion zu finanzieren. Trotz anhaltender finanzieller Probleme wurde der einmal eingeschlagene Weg weiterverfolgt. Auf Anraten des BMW-Importeurs für die USA befasste man sich ab 1954 intensiv mit der Konstruktion sportlicher Varianten des Typs 502, hauptsächlich gedacht für die verwöhnte Klientel aus Übersee. Als Designer der neuen Wagen gewann man den Wahl-New Yorker Albrecht Graf Goertz, einen Schüler des damaligen Design-Papstes Raymond Loewy. Nachdem der Vorstand von BMW einige Sportwagenskizzen, entstanden im New-Yorker Büro von Graf Goertz,

gesehen hatte, entschloss man sich zum Bau des Typs 507, eines hochkarätigen Roadsters. Als technische Basis diente das um 35,5 cm verkürzte Chassis der 502 3,2 Liter Super Limousine, dem Motor entlockte man durch eine höhere Verdichtung 150 statt 140 PS. Der bildschön gelungene Wagen wurde schließlich zum ersten Mal im Sommer 1955 in New York präsentiert. Doch die erhofften Aufträge aus den USA blieben aus. Im Vergleich zu manchem Konkurrenten bot der Roadster zu wenig Motorleistung. So blieb es bis zum Produktionsende im Frühjahr 1959 bei nur 254 BMW 507, die mit drei verschiedenen Hinterachsübersetzungen geordert werden konnten und so zwischen 190 und 220 km/h schnell waren. Ähnlich wie beim BMW 503 gab es auch vom 507 ab 1957 eine überarbeitete zweite Serie. Sofort erkennbar sind diese Serie 2-Wagen an der Tankklappe rechts hinten. Der nun deutlich kleinere Tank mit 65 statt 110 Liter Fassungsvermögen lag nun unter dem Kofferraumboden und nicht mehr hinter den Sitzen. Auch das Armaturenbrett hatte Veränderungen erfahren, eine höhere Oberkante und eine bessere Einbaumöglichkeit für das Radio. Die meisten dieser exklusiven und seltenen Sportwagen, für viele die schönsten BMW überhaupt, haben bis heute überlebt.

## **BMW Historie BMW 507**

### **Sondermodelle**

Insgesamt wurden nur zwei Chassis des Typs BMW 507 für Sonderaufbauten verwendet. Eines davon erwarb 1957 der amerikanische Stardesigner Raymond Loewy, Lehrmeister des 507 Designers Albrecht Graf Goertz. Er entwarf für dieses Chassis eine sehr ungewöhnlich gezeichnete, moderne, zweisitzige Coupé-Karosserie, die er bei der französischen Karosseriebaufirma Pichon et Parat aus Kunststoff fertigen ließ. Der Wagen wurde einige Jahre von Loewy gefahren und dann einem Museum übereignet.

Ein weiteres 507 Chassis konnte 1958 die italienische Karosseriefirma Michelotti erwerben. Designer Giovanni Michelotti zeichnete hierfür eine kantige Roadster-Karosserie mit Hardtop und ließ den Wagen bei Vignale bauen. Der äußerlich einem Triumph TR 4 nicht ganz unähnliche Prototyp wurde auf dem Autosalon in Turin 1959 erstmals gezeigt. Der Wagen blieb ein Einzelstück und hat bis heute überlebt.

### **Technische Daten:**

Produktionszeitraum: 1956 - 59

Stückzahl insgesamt: 254 (Fahrgestelle)

Preis bei Produktionsstart: DM 26.500; Hardtop: DM 1.500

Motor	V8
Bohrung x Hub	82 mm x 75 mm
Hubraum	3.168 cm <sup>3</sup>
Gemischaufbereitung	2 Zenith-Doppel-Fallstromvergaser 32 NDIX
Verdichtung	1 : 7,8
Leistung	150 PS bei U/5.000; Sportmotor für USA: 165 PS bei U/5.800
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung
Schaltung	Viergang-Mittelschaltung, vollsynchronisiert
Getriebeübersetzungen	1. Gang 1 : 3,776 2. Gang 1 : 2,353 3. Gang 1 : 1,490 4. Gang 1 : 1,00
Rückwärtsgang	1 : 5,377
Sportgetriebeübersetzungen	1. Gang 1 : 3,540 2. Gang 1 : 2,202 3. Gang 1 : 1,395 4. Gang 1 : 1,00
Rückwärtsgang	1 : 5,03

Antriebsübersetzung	1 : 3,7 (Serie) oder 1 : 3,42 oder 1 : 3,9
Lichtmaschine	200 W
Batterie	12 V/56 Ah
Zündkerzen	Bosch W 24 RT 1 oder Beru E 240/14 (mit Radio)
Karosserie/Fahrwerk	Vollschutz-Kastenrahmen mit Rohrquerträgern
Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung mit 2 Dreieckslenkern und Stabilisator
Hinterradaufhängung	Banjo-Achse an Federhebeln und Panhard-Stab
Bremse vorn	hydraulische Duplex-Bremsen mit Servo Durchmesser 284mm
Bremse hinten	hydraulische Simplex-Bremsen mit Servo Durchmesser hinten 284
Felgen	4,5 E x 16
Bereifung	6,00 – 16
Radstand	2.480 mm
Spur	vorne 1.445 mm, hinten 1.425 mm
Länge x Breite x Höhe	4.380 x 1.650 x 1.260 mm
Leergewicht	1.220 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1.500 kg
Durchschnittsverbrauch	17 Liter auf 100 km
Höchstgeschwindigkeit	190 - 220 km/h je nach Endübersetzung