

BMW 507

De Wikipedia, la enciclopedia libre

[Saltar a navegación](#) [Saltar a búsqueda](#)

BMW 507



BMW 507 en el [Salón del Automóvil de Frankfurt](#) de 2009

Descripción

Fabricante	BMW
Producción	1956-1960 252 unidades construidas
Montaje	Alemania: Baviera, Milbertshofen
<u>Diseñador</u>	Albrecht von Goertz

Cuerpo y chasis

<u>Clase</u>	Gran turismo
<u>Estilo de la carrocería</u>	2 puertas, convertible / Techo rígido desmontable
<u>Disposición</u>	Motor delantero , Propulsión
Relacionados	BMW 503

Transmisión	
Motor	3168 cc M507/I V8
Transmisión	Caja de cambios manual ZF de cuatro velocidades ^[1] ^[4]
Dimensiones	
Distancia entre ejes	2,480 mm (98 pulgadas) ^[3]
Longitud	4,380 mm (172.4 pulgadas) ^{[3][4]}
Ancho	1,650 mm (65.0 pulgadas) ^{[3][4]}
Altura	1,257 mm (49.5 pulgadas) ^[3]
Peso en vacío	1,330 kg (2,930 lb) ^{[5][6]}
Cronología	
Predecesor	BMW 328
Sucesor	BMW Z1 BMW Z8

El **BMW 507** es un [descapotable](#) que fue producido por [BMW](#) desde 1956 hasta 1959. Inicialmente se pretendía exportar a los [Estados Unidos](#) a una tasa de miles por año, terminó siendo demasiado caro, lo que resultó en una cifra de producción total de 252 automóviles y grandes pérdidas para BMW.



Contenidos

- 1Desarrollo
- 2Especificaciones
- 3Introducción y impacto
- 4Legado
 - 4.1Propietarios destacados
- 5Notas
- 6Referencias
 - 6.1 Citas
 - 6.2 Fuentes

- [7Enlaces externos](#)

Desarrollo[editar]



Parte frontal, vista 3/4

El BMW 507 fue concebido por el importador de automóviles [estadounidense Max Hoffman](#) quien, en 1954, persuadió a la dirección de BMW para producir una versión [descapotable](#) de las berlinas [BMW 501](#) y [BMW 502](#) para rellenar el espacio entre el caro [Mercedes-Benz 300SL](#) y los baratos y poco potentes deportivos [Triumph](#) y [MG](#). El ingeniero de BMW [Fritz Fiedler](#) recibió el encargo de diseñar el [chásis](#), empleando componentes existentes siempre que fuese posible. ^[2] Los primeros diseños de la carrocería por [Ernst Loof](#) fueron rechazados por Hoffman, quien los encontraba poco atractivos. En noviembre de 1954, por insistencia de Hoffman, BMW contrató al diseñador [Albrecht von Goertz](#) para diseñar el [BMW 503](#) y el 507. ^[2]

Treinta y cuatro unidades de la primera serie del 507 fueron construidas en 1956 y al principio de 1957.^[8] Esos coches tenían depósitos de aluminio soldados de 110 litros (29.1 galones estadounidenses) de capacidad tras los asientos traseros.^[2] Estos enormes depósitos limitaban tanto el espacio del maletero^[2] como el de los pasajeros, y emanaban el olor a combustible hacia dentro del coche cuando se levantaba el capó o el techo rígido estaba colocado.^[8] La segunda serie y los últimos 507 tenían depósitos de combustible de 66 litros (17.4 galones estadounidenses) de capacidad bajo el maletero, formando un espacio para la rueda de repuesto.^[2]

Especificaciones[editar]



Vista lateral



BMW 507 con techo rígido desmontable opcional

El bastidor del 507 era un bastidor de 503 acortado, la distancia entre ejes se redujo de 2.835 milímetros (111.6 pulgadas) a 2.480 milímetros (98 pulgadas).^[2]^[3] La longitud total era de 4.385 milímetros (172.6 pulgadas), y la altura total era de 1.247 milímetros (49.5 pulgadas).^[3] El peso en vacío era de aproximadamente 1,330 kilogramos (2,930lb).^[9] La carrocería estaba casi completamente modelada a mano en [aluminio](#),^[10] y no hay dos modelos exactamente iguales. Se vendieron 11 coches con un techo rígido extraíble fabricado a mano opcional. Dadas las diferencias entre cada unidad, cada techo rígido encaja únicamente en el coche para el que fue construido.^[cita requerida]

La suspensión delantera era de [doble horquilla](#) con [barra de torsión](#) y [barra estabilizadora](#). La suspensión trasera tenía un [eje rígido](#), también suspendido por barras de torsión, ubicado al lado de una [barra Panhard](#) y un [brazo oscilante](#) central para controlar las fuerzas de aceleración y de frenado. Los frenos eran [frenos de tambor](#) Alfin de 284,5 mm (11.2 pulgadas) de diámetro, y servofreno opcional. El último 507 tenía [frenos de disco](#) delanteros Girling.^[cita requerida] & Neumáticos radiales Pirelli Cinturato 185VR16.

El motor era BMW de [aleación](#) de aluminio de tipo [OHV y 8 cilindros en V](#), con una cilindrada de 3.168 cc (193,3 pulgadas cúbicas) y [válvulas](#) accionadas por [varillas de empuje](#). Tenía dos [carburadores](#) de doble cuerpo [Zenith](#) 32NDIX, una bomba de aceite accionada por cadena, levas de gran recorrido una curva de avance del encendido diferente, [cámaras de compresión](#) pulidas, y una [relación de compresión](#) de 7,8:1,^[7] proporcionando 150 caballos de potencia a 5.000 rpm.^{[4][7]} Estaba unido a una [caja de cambios manual](#) de relación corta y 4 velocidades.^[7] La relación de salida estándar era de 3,70:1, pero existían ratios de 3,32:1 y 3,90:1 opcionales.^{[2][7]} Un test de prueba del 507 de su época con la relación de salida estándar de 3,70:1 fue publicado en *Motor Revue*, declarando una aceleración de 0 a 100 km/h (0-62 mph) en 11,1 segundos y una velocidad máxima de 196 km/h (122 mph).^[11]

Introducción e impacto^[editar]



Detalle del guardabarros/panel delantero .

El 507 hizo su debut en el Hotel [Waldorf-Astoria](#) en Nueva York en el verano de 1955.^[12] La producción comenzó en noviembre de 1956. Max Hoffman tenía la intención de vender el 507 por alrededor de 5.000 dólares estadounidenses, lo que creía que permitiría una producción de 5,000 unidades al año. En cambio, los altos costos de producción elevaron el precio en Alemania a 26.500 [marcos](#) (más tarde 29.950),^[13] ^[nota.1] llevando el precio de EE.UU. inicialmente a 9.000 dólares y finalmente hasta 10.500\$ (93.000\$ a día de hoy).^[14] A pesar de atraer a compradores famosos, incluyendo a John Derek y más notablemente [Elvis Presley](#) (que poseía dos),^[15] [Hans Stuck](#), y [Georg "Schorsch" Meier](#), y siendo propulsado por un [motor V8](#), el coche no alcanzó más que el 10% de las ventas que alcanzó su [rival de Stuttgart](#), el [Mercedes-Benz 300SL](#) de [seis cilindros](#).^[3]

Ideado para revitalizar la imagen deportiva de BMW, el 507 casi llevó a BMW a la [bancarrota](#) en su lugar: las pérdidas de la compañía en 1959 fueron de 15 millones de marcos alemanes. La compañía perdía dinero con cada 507 que construía, y la producción se extinguió a finales de 1959.^{[4][16]} Solo 252 fueron construidos,^{[11][17]} además de dos [prototipos](#). Afortunadamente para la compañía, una inyección de [capital](#) de [Herbert Quandt](#) y el lanzamiento de nuevos modelos más baratos (el [BMW 700](#) y más tarde el ['New Class' 1500](#)) ayudó a la compañía a recuperarse.^[cita requerida]

Legado^[editar]



Parte trasera, vista de 3/4



Vista lateral superior de un BMW 507 descapotable de capota plegable con el techo plegado.



[BMW Z8](#), con rejillas delanteras inspiradas en el 507 y tomas de aire laterales

El estilo del 507 influyó más tarde en el [Z3](#),^[18] el [Z4](#),^[cita requerida] y, más notablemente, el [Z8](#),^{[19][20]} con sus tomas de aire laterales cromadas y sus parrillas frontales horizontales.^[19] El 507 sigue siendo un modelo de referencia por su atractivo diseño. Se sabe que han sobrevivido 202 unidades del 507, un homenaje al atractivo del coche.^[cita requerida]

Propietarios famosos[editar]

[Elvis Presley](#), como se señaló anteriormente y mientras estaba destinado en Alemania con el Ejército de Estados Unidos compró dos modelos. Su primer 507, un modelo de 1957 (chasis # 70079 y de color blanco), había sido utilizado para competir por [Hans Stuck](#), utilizado como modelo de muestra para la prensa por BMW, así como aparecido en una comedia musical alemana titulada "Hula-Hopp, Conny" (lanzada en marzo de 1959). Debido a que muchas de las fans de Presley dejaron marcas de lápiz labial en el coche, principalmente mientras estaba estacionado fuera de su casa en el nº14 de Goethestrasse, en Bad Nauheim, lo hizo pintar de rojo. Fue importado a los Estados Unidos en 1960 y comprado por el disc jockey de Alabama Tommy Charles, quien lo modificó enormemente, incluyendo el reemplazo del motor por un Chevrolet V8.^[21] En julio de 2014, el [Grupo BMW](#) anunció que el coche de Presley, se anunciaría en exhibición durante un corto período en el [Museo BMW](#) en [Munich](#), antes de ser completamente restaurado por su departamento Classic. Este coche totalmente restaurado, ahora devuelto a su color blanco original, después de ser exhibido en el recientemente renovado museo BMW Zentrum ubicado en su centro de fabricación de Estados Unidos en Greer, Carolina del Sur. Ha regresado al Museo BMW en Múnich, Alemania^[22]

Presley supuestamente le dio su segundo 507, (chasis # no. 70192) a [Ursula Address](#), quien protagonizó *Fun in Acapulco* con él en 1963.^[nota 2] El marido de Address, [John Derek](#), que tenía otro 507 pero acababa de venderlo al artista [Fred Astaire](#), personalizó luego especialmente el 507 que Elvis dio a su esposa, incluyendo cambiar su color de blanco a azul claro, así como el reemplazo del motor por un Ford 289 V8. Address vendió el coche en 1997 a

[George Bar](#) por 300.000 \$. El automóvil fue entonces restaurado de nuevo con una transmisión correcta por un propietario posterior.^{[23][24]} Cuando el automóvil llegó a McDougall's Carrera Automotive, también había sido repintado de negro. Dado que el motor original se había perdido en el tiempo, 2 V8 de 503 fueron localizados junto con la admisión de doble carburador de un 507. Ambos motores se convirtieron en un motor funcional con BMW AG fabricando un nuevo kit de juntas de motor que incluía juntas de culata a un costo de 25.000 \$. También fue devuelto a su color blanco original y posteriormente se vendió en una subasta por 350.000 \$ ^[25] y en otra subasta en 2011 por 1.072.500 \$.^[24]

El 507 de [Bernie Ecclestone](#) recaudó 430.238 £ (904.000 \$) en una [subasta](#) en [Londres](#) en octubre de 2007.^[26] En el concurso Amelia Island en marzo de 2014, un 507 se vendió en una subasta por 2.4 millones de dólares.^[27]

A [John Surtees](#) le fue entregado un 507 por el [Conde Agusta](#) por ganar el Campeonato Mundial de Motociclismo de 500cc de 1956 en una [MV Agusta](#). Surtees trabajó con Dunlop para desarrollar frenos de disco para las ruedas delanteras del 507, y su 507 finalmente tuvo frenos de disco en las cuatro ruedas.^[20] Surtees tuvo su 507 hasta su muerte.^[28] Poco después, en julio de 2018, el automóvil de Surtees se vendió por 3,809,500 £ más comisión, el equivalente a 5 millones de dólares estadounidenses y, por lo tanto, el precio más alto jamás pagado por un 507.^[29] El 1 de diciembre de 2018, un 507 propiedad del diseñador del BMW 507 y del 503, [Albrecht von Goertz](#) se vendió por 2,367,000 £ mas comisión también en Bonhams. ^[30]

Notas^[editar]

- [^] Un [Mercedes-Benz 300SL](#) de la época costaba 32.500 marcos alemanes
- [^] Andress dijo a la revista *Bimmer* que Elvis le dio el coche, mientras que la casa de subastas RM dice que no hay documentación conocida de Elvis dándole el coche.