

EXK4808

BMW - 801

V květnu roku 1939 ukončila firma Bayerische Motorenwerke vývoj motoru BMW132 ve prospěch perspektivnějšího nového dvouhvězdicového čtrnáctiválce BMW 801. Tento motor byl vybaven přímým vstřikováním paliva, kompresorem a na svou dobu revolučním zařízením, tzv. Kommandogerät. Byla to hydraulicko-elektrická řídicí jednotka, která upravovala množství a bohatost směsi, nastavení vrtulových listů a zapínání druhého stupně kompresoru v přesně určené výšce což významně ulehčovalo činnost pilota v bojových podmínkách.

Verze A se otáčela ve směru pohybu hodinových ručiček, verze B opačně. Dále následovaly verze D, G a Q se zvýšeným kompresním poměrem a vyšším startovním výkonem. Z verze D vznikly dalším vývojem verze E a F u kterých došlo úpravou převodu kompresoru ke zvýšení výkonu až na 2 000 k startovního výkonu. U verze E byl instalován nový čtyřstupňový kompresor.

Letecký motor BMW 801 byl nejrozšířenější hvězdicový motor německé Luftwaffe v průběhu II. světové války.

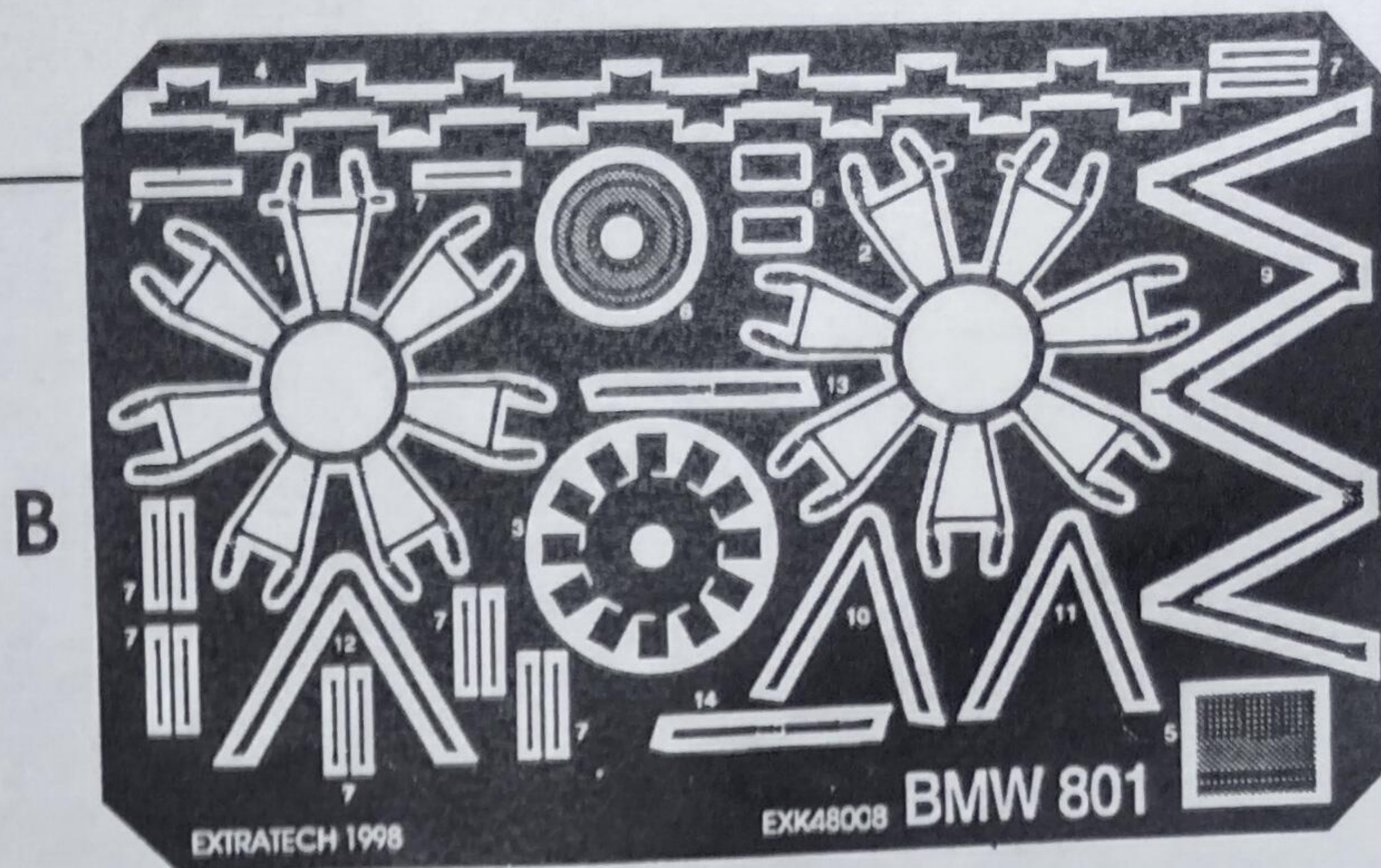
Základní technická data :	průměr motoru	1270 mm
	obsah válců	41,8 l
	prázdná váha	1 053 kg
	kompresní poměr	6,5 : 1 (C2) 7,22 : 1 (D2)
	startovní výkon	1 600 k/2 700 ot/min (C2) 1 700 k/2 700 ot/min (D2)

The development of BMW 132 engine was stopped by the authorities of Bayerische Motorenwerke in May, 1939, in order to concentrate all efforts on development of new and more promising BMW 801 two row fourteen-cylinder radial engine. It was equipped with the direct fuel injection, a supercharger and, for the era, very advanced equipment, the so-called Kommandogerät. It was an electro-pneumatically governed unit, which set the mix and flow of the fuel, the propeller pitch and switched the second supercharger stage on at a pre-set height. It reduced the workload of the pilot during the fight considerably. The propeller, powered by the A-version turned clockwise, B-version at the opposite direction. Then the D, G and Q versions were developed. They used a higher compression ratio and offered a higher output near the ground. The E and F versions were developed from the D-version. They offered the output of up to 2000 HP, thanks to the supercharger modifications. The E-version was equipped with four-stage supercharger. BMW 801 engine has become to be the most widely used radial engine in the german WW2 Luftwaffe.

The specifications:	engine diameter	1270 mm
	volume	41,8 l
	dry weight	1053 kg
	compression ratio	6.5:1 (C2) 7.22:1 (D2)
	output for take off	1600 HP / 2700 rpm (C2) 1700 HP / 2700 rpm (D2)

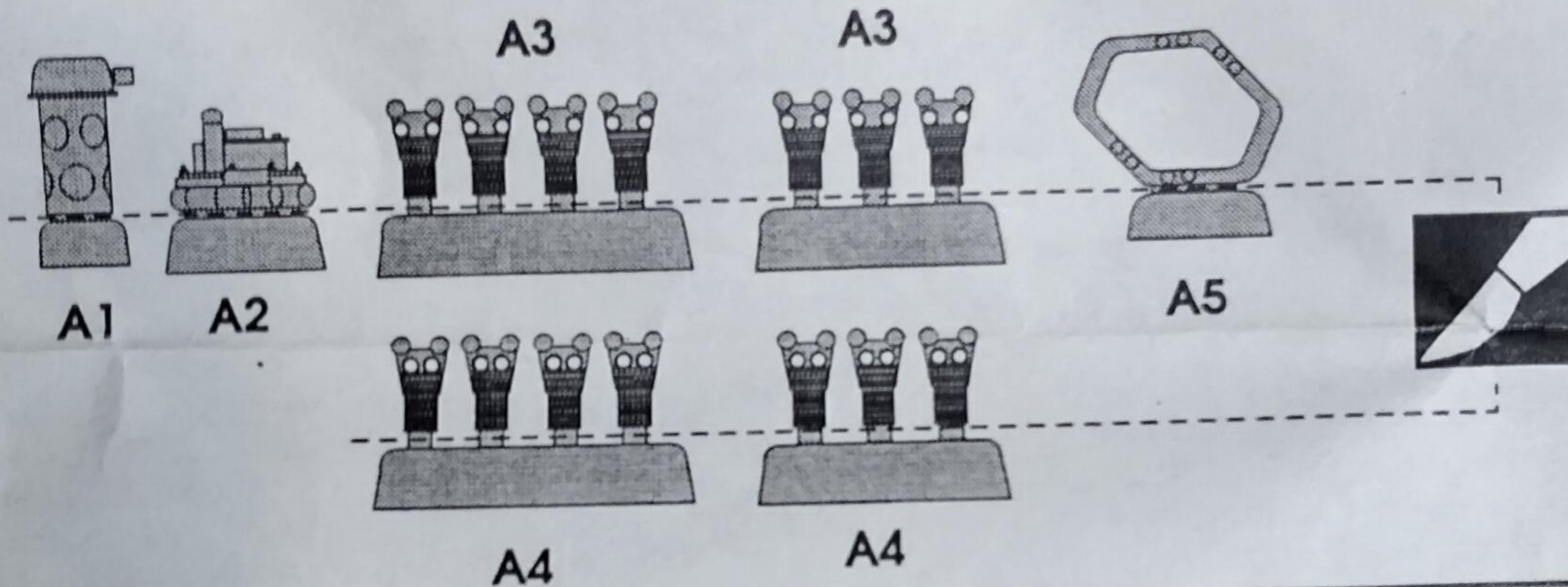
BMW - 801

MONTÁŽNÍ NÁVOD ASSEMBLY INSTRUCTIONS

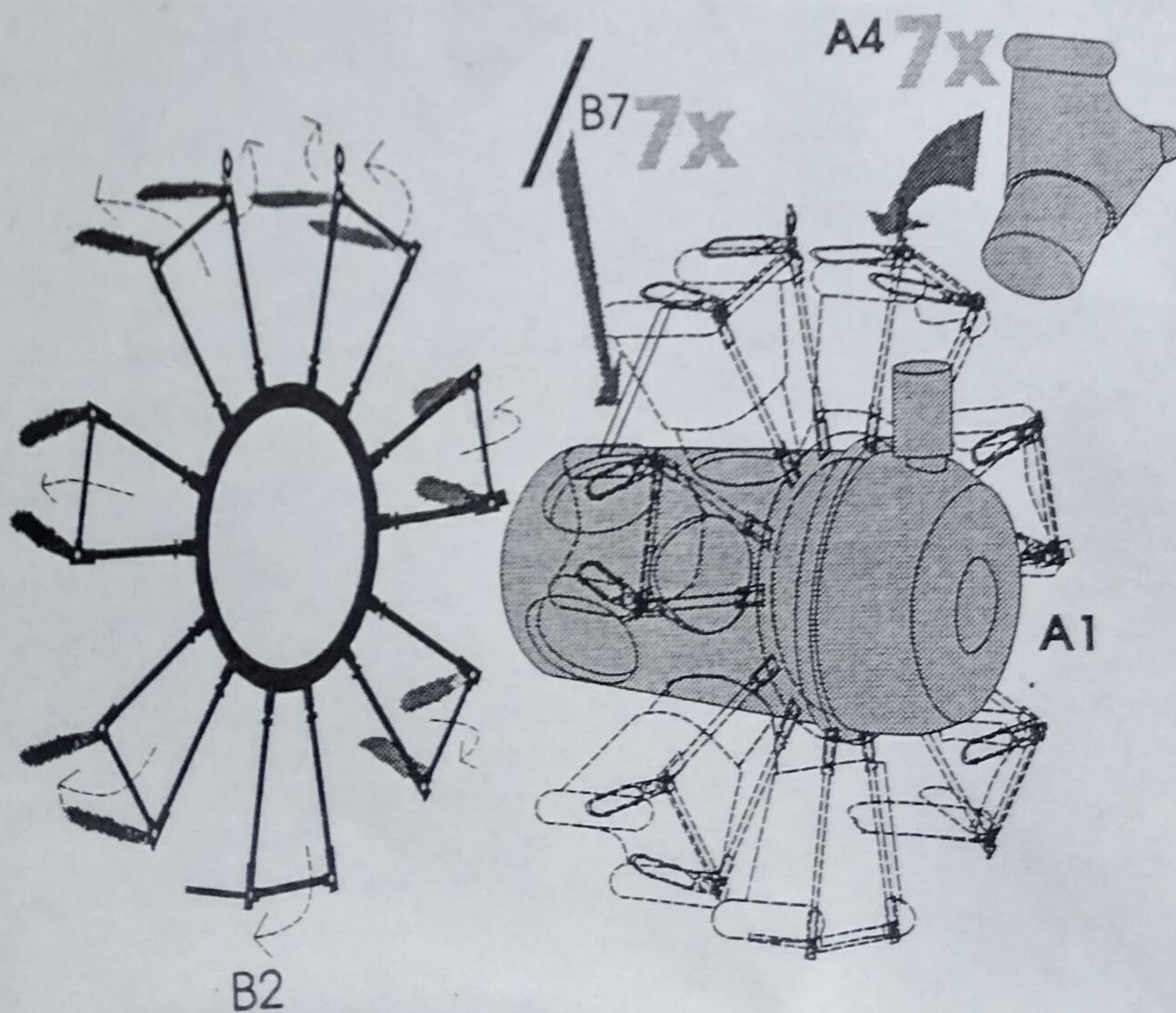


Díly A4 - přední hvězda
Díly A3 - zadní hvězda
Parts A4 - front row
Parts A3 - back row

1

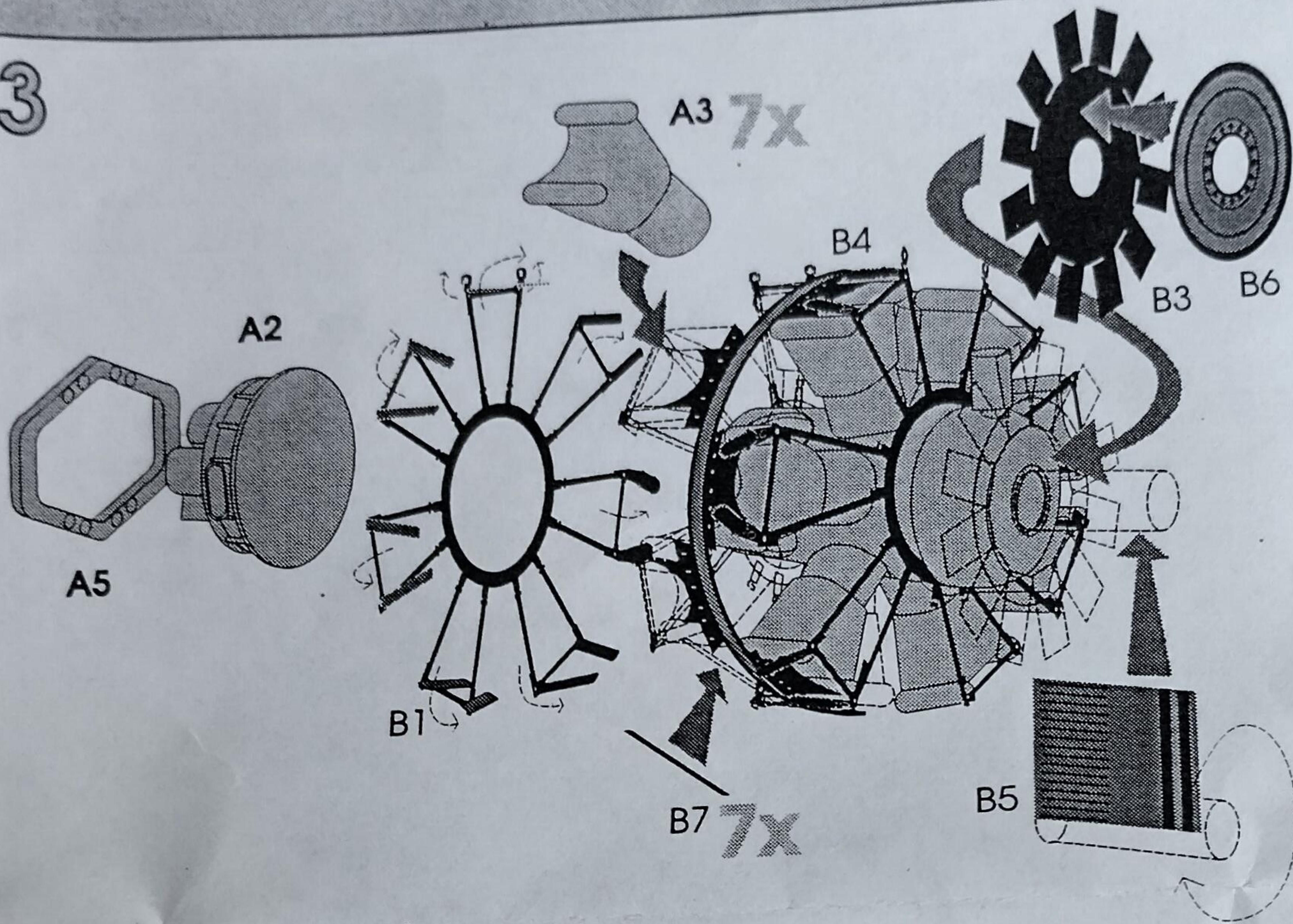


2

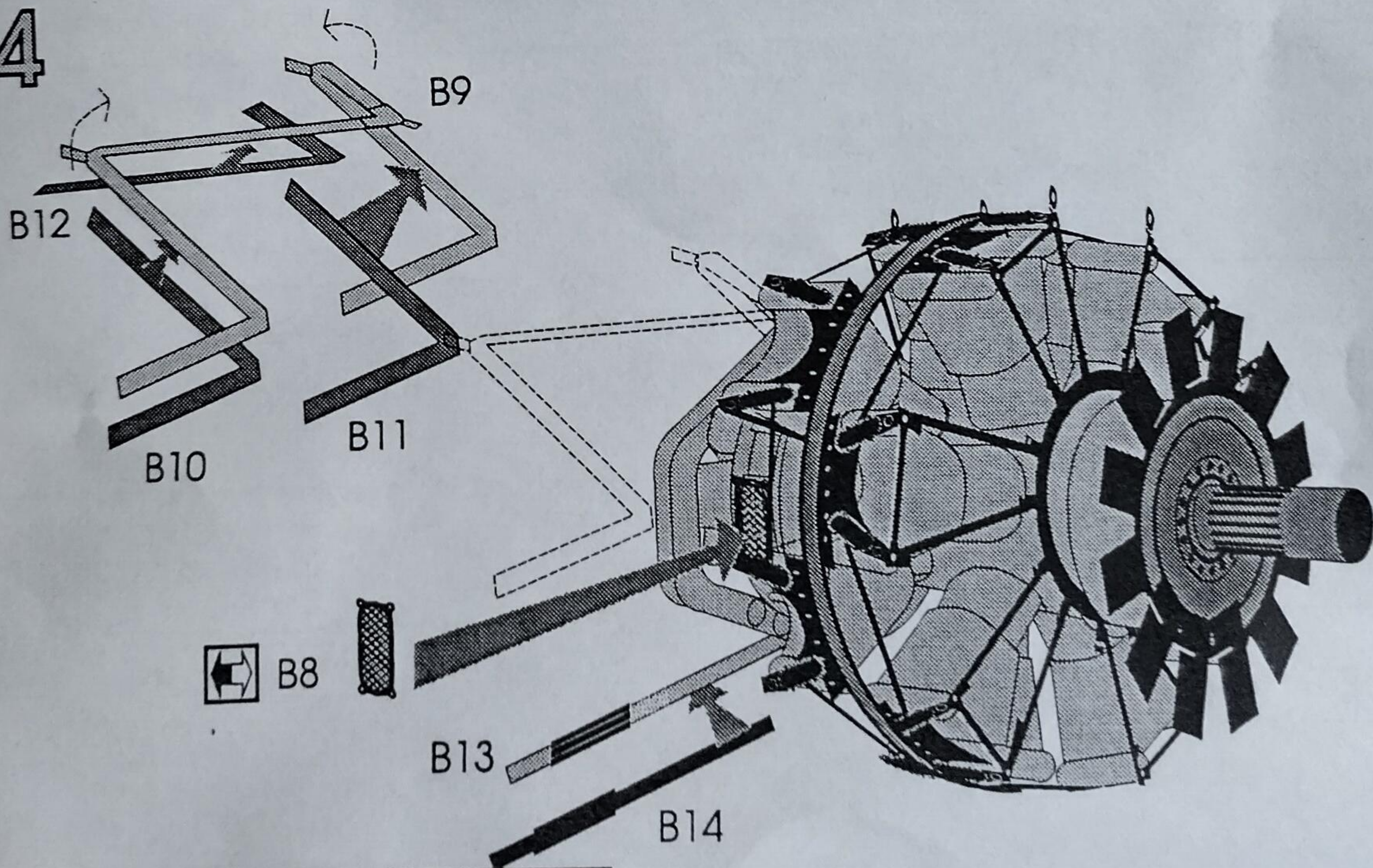


Instal
verzi A
Focke
A.F.G.v

3



4

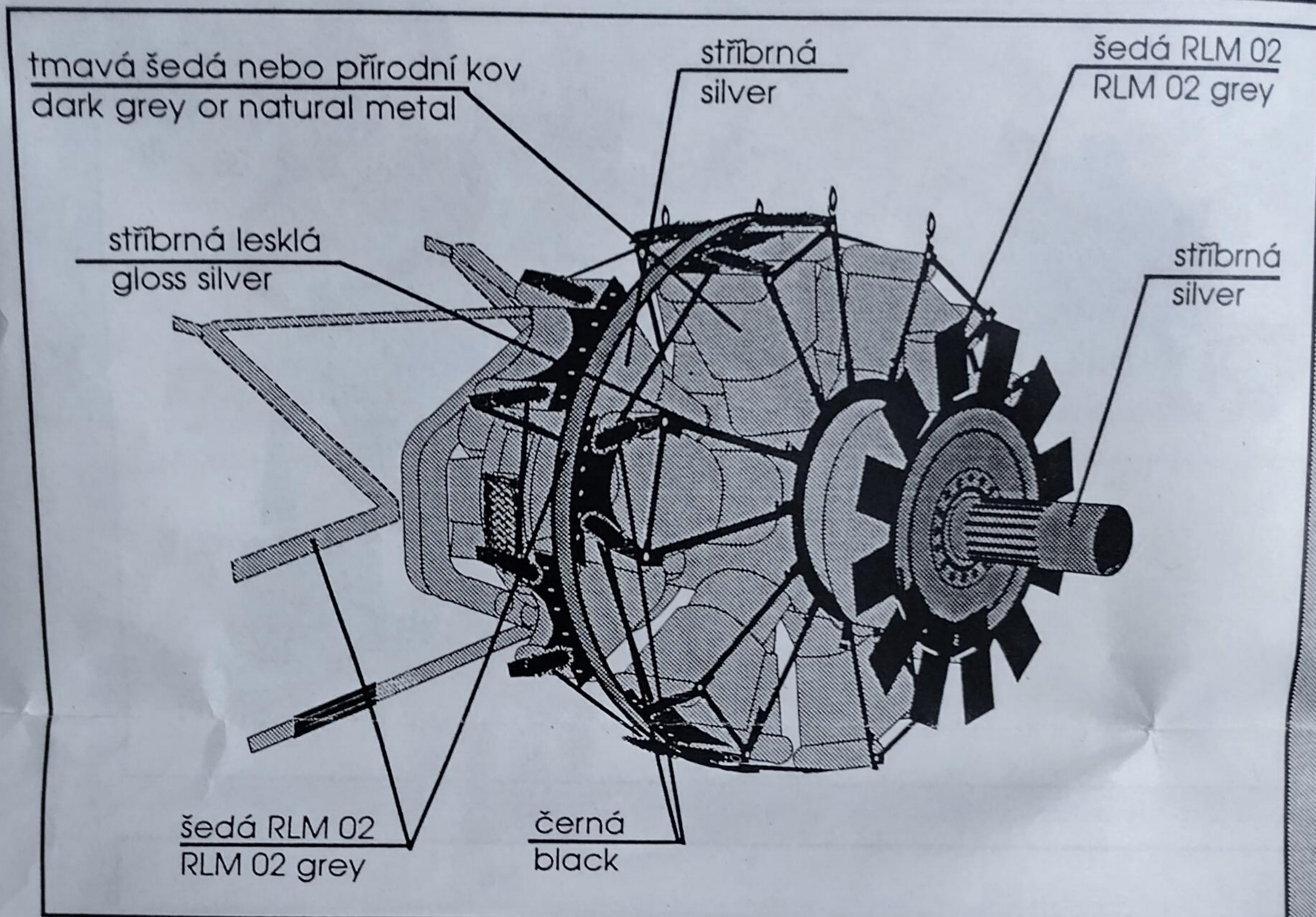


Instalace motoru ve Fockevulfu Fw-190
verzí A,F,G (u verzí A1 až A5 zkrátit motorové lože o 2 mm)
Focke Wulf Fw-190 engine installation
A,F,G versions (shorten engine bearers 2 mm for A1/A5)

BAREVNÉ SCHÉMA COLOR SCHEME


Barevné schéma je pouze orientační - jednotlivé kusy se mohly lišit.


Check other referencies for the color scheme, it varied considerably.





Stavebnice motoru byla zmenšena a vyrobena dle přesných rozměrů daného vzoru. U jednotlivých stavebnic letadel je potřeba vždy upravit místo uložení motoru.

The kit was scaled-down precisely according to the real engine. That is why it is necessary to check and probably provide greater space for the engine to fit internal dimensions of the particular kit used.

 Odřiznout
Remove

 Možnost volby
Optional

 Přehnout
To bend

 Nepřehlédněte
Do not omit



Předlohový model : S8M Brno
Master model : S8M Brno

EXTRA TECH s.r.o.

Podstránská 7
627 00 Brno
Czech republic

Distribution :
Ilona Müllerová
Svánovského 9
628 00 Brno
Czech Republic
Tel./Fax : 420 54217729