

524td

**Der erste Turbo-Diesel
auf BMW Niveau.**



Die hier abgebildeten Modelle zeigen die Ausstattung für die Bundesrepublik Deutschland. In verschiedenen anderen Ländern sind aufgrund gesetzlicher Bestimmungen Abweichungen von den hier beschriebenen Modellvarianten und Ausstattungen möglich. Bitte informieren Sie sich über den genauen Ausstattungsumfang bei Ihrem BMW Importeur oder Händler. Änderungen von Konstruktion und Ausstattung vorbehalten.

© BMW AG, München/West Deutschland
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung von BMW AG, München.
11051110
/83 VM
Printed in West Germany 1983

5W 3/5 70

Der neue BMW 524td. Ein Automobil für Fahrer, die mehr von einem Diesel fordern, als er üblicherweise leisten kann.

Mit weltberühmten Triebwerksqualitäten haben wir uns einen Namen gemacht. Jetzt ist auch ein Diesel gut genug für diesen Namen: Der neue BMW 524td Turbo-Diesel.

Der Diesel hat Vor- und Nachteile. Und wird deshalb – je nach Standpunkt – von manchem weniger gut beurteilt. Aber der Diesel hat – objektiv betrachtet – sein oft mäßiges Image nicht verdient. Denn was gegen ihn vorgebracht wird, richtet sich nicht nur gegen den Diesel prinzipiell; es handelt sich vielmehr meistens um die Art und Weise, wie das Dieselprinzip umgesetzt wurde. Der neue BMW 524td ist ein Diesel-Automobil, das die Vorzüge des effizienten Dieselverfahrens voll ausschöpft, konstruktiv jedoch so ausgelegt ist, daß es besondere Leistungsfähigkeit und Beweglichkeit bietet.

Wer in einem Automobil beides sucht – die Wirtschaftlichkeit eines Diesels sowie die Dynamik eines Benziners – findet diese Kombination bei BMW im neuen 524td.

Der neue BMW 524td verbindet dieseltypisch günstige Verbräuche mit einem für Dieselfahrzeuge ungewöhnlichen Temperament und 6-Zylinder-Laufkultur. So ist der BMW 524td im Prinzip zwar ein Diesel, im Effekt aber ein BMW. Seine überzeugenden Eigenschaften werden dazu beitragen, daß das Dieselprinzip auch dort akzeptiert wird, wo es bisher abgelehnt wurde.

Der neue BMW 524td: Beweis dafür, daß der leistungsstarke, kultivierte und verbrauchsgünstige Dieselmotor nicht länger Zukunft bleiben muß.

Ohne neue Technologie konnte der Diesel seine Vorteile vor allem im Stadtverkehr und unter besonderen Bedingungen wie im Teillastbereich geltend machen. Der BMW 524td dagegen beweist seine Vorzüge auch auf Landstraßen und auf der Autobahn.

Wie vorteilhaft der BMW 524td zu fahren ist, zeigt die Gegenüberstellung von Leistung und Verbrauch (siehe Grafik S. 4).

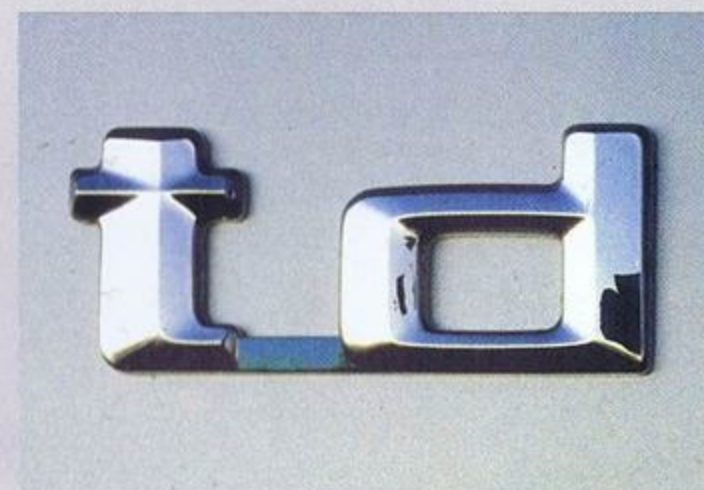
Mit dem neuen BMW 524td gewinnt der Diesel, was ihm lange gefehlt hat: Hohe Gesamtwirtschaftlichkeit auf BMW Niveau.

In jahrelanger Entwicklung haben BMW Ingenieure für den neuen BMW 524td das Prinzip Diesel dem Prinzip BMW angepaßt. Denn ein BMW Dieselmotor ist in erster Linie immer ein BMW Motor. Der Perfektionsgrad, den der Diesel im Rahmen der BMW Entwicklung erreicht hat, wird den selbstzündenden Motor selbst dann noch recht-

fertigen, wenn vordergründige Energiespar-Aspekte durch Preisnivellierung zwischen Benzin und Dieselmotor an Überzeugungskraft verlieren sollten.

Der Turbo-Diesel im neuen BMW 524td ist deshalb viel mehr als nur eine Ausweichmöglichkeit vor weiter steigenden Kraftstoffkosten. Übrigens – da bei der Verbrennung im Dieselmotor ein Luftüberschuß herrscht, ergibt sich bei ihm eine vollständigere Verbrennung. Dieselabgase enthalten zudem weniger schädliche Anteile sowie kein Blei, da der Dieselmotor keine Bleizusätze benötigt.

Wir haben den Diesel nicht erfunden. Aber wir haben etwas aus ihm gemacht: einen echten BMW.



Dieser Prospekt zeigt teilweise Ausstattungsdetails und Metallic-Farben, die nur auf Wunsch und gegen Aufpreis lieferbar sind.

Sonderausstattungen:
Stahlkurbel-Hebedach, Metallic-Lackierung,
Wärmeschutzglas, Beifahrerspiegel,
Nebelscheinwerfer, Radvollabdeckung,
Kopfstützen im Fond.



Sonderausstattungen:
Stahlkurbel-Hebedach, Metallic-Lackierung,
Wärmeschutzglas, Beifahrerspiegel,
Nebelscheinwerfer, Radvollabdeckung,
Kopfstützen im Fond.



Der 524td ist – gemessen an seiner Leistung – ein beispielhaft sparsames Diesel-Automobil. Denn er liegt sowohl in der Beschleunigungsfähigkeit als auch in der Höchstgeschwindigkeit über dem Durchschnitt von vergleichbaren Dieselfahrzeugen – und das nicht bei höherem, sondern bei ausgesprochen günstigem Verbrauch. Das zeigt sich besonders beim 524td mit 4-Gang-Automatic.

	524 TD 5-GANG	524 TD AUTOM.
LEISTUNG KW/PS	85/115	85/115
0-100KM/H IN S	12,9	13,6
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT IN KM/H	180	175
VERBRAUCH NACH DIN 70030 IN L DIESEL/100 KM		
90 KM/H	5,2	5,2
120 KM/H	7,0	7,0
STADTVERKEHR	9,0	9,5



Die nebenstehende Grafik zeigt eine Gegenüberstellung von Leistung und Verbrauch des BMW 524td und von Turbo-Dieselmotoren der Vergleichsklasse. Es bedeutet:
A-G = Wettbewerbsfahrzeuge
Verbrauch l/100 km (Diesel) – nach DIN 70030
1 – bei 90 km/h
2 – bei 120 km/h
3 – im Stadtverkehr

(Stand Bundesrepublik Deutschland,
Juli 1983)

Das Triebwerk des neuen BMW 524td stellt einen Meilenstein in der Geschichte von BMW dar. Und nicht nur dort.

Der 524td zeigt, wie ein grundsätzlich attraktives Prinzip technisch perfektioniert werden kann. Sicher ist auch der Diesel im neuen BMW 524td noch immer ein Diesel, aber bei wesentlichen Merkmalen weicht er von herkömmlichen Diesel-Vorstellungen deutlich ab.

Fünf Punkte, die für den BMW Diesel sprechen.

1. Viel Leistung in allen entscheidenden Drehzahlbereichen durch die gerade für Dieselmotoren sehr vorteilhafte Turboaufladung.
2. Hohes Drehmoment schon bei geringen Drehzahlen, ebenfalls ein Ergebnis der Verbindung von dieseltypischen Brennverfahren und Aufladung.
3. Reduzierter Verbrauch (6) durch Querstromprinzip und optimale Brennraumgeometrie einschließlich spezieller Anordnung der Einspritzdüsen.
4. Niedriges Geräuschniveau aufgrund vieler konstruktiver Maßnahmen sowie der Laufkultur des BMW Reihen-6-Zylinders.
5. Die bekannt hohe Lebensdauer eines Diesels.

Bei BMW wurde der Diesel von Anfang an nie als halbherziger Kompromiß gesehen, sondern immer als vollwertiges BMW Triebwerk.

Um so beeindruckende Leistungs- und Verbrauchswerte zu erzielen, war es notwendig, vorhandenes BMW Motoren-Know-how mit einer ganzen Reihe von speziellen Forschungs- und Entwicklungsergebnissen zu verbinden. Das fängt damit an, daß wir uns für nicht weniger als einen laufruhigen Reihen-6-Zylinder entschieden haben. Die Ausgewogenheit des kleinen BMW Reihen-6-Zylinders, die Gleichmäßigkeit seines Drehkraftverlaufs ließen bei BMW 4- oder 5-Zylinder als Kompromiß erscheinen (8).

Der Zylinderkopf des BMW Dieselmotors besteht aus Leichtmetall. Zwischen Einlaß- und Auslaßventil sind spezielle Bleche eingegossen. Dadurch wird der Motor des neuen BMW 524td (1) an einer der thermisch am stärksten belasteten Stellen noch standfester. Auch für den Schußkanal im Zylinderkopf – also für die Verbindung zwischen Wirbelkammer und Hauptbrennraum – haben sich BMW Ingenieure Besonderes einfallen lassen. In umfassenden Versuchen wurde die Lage dieses Kanals perfekt auf die Positionen von Glühstiftkerze und Einspritzdüse abgestimmt. So ergeben sich im Brennraum die besten Voraussetzungen für geringes Geräusch, schadstoffarmes Abgas und niedrigen Verbrauch (5, Bild S. 9).

Weitere hervorragende Eigenschaften des BMW Diesels:

– Abgasturbolader

Dieser ermöglicht es, die dem Motor zugeführte Luftmenge um ca. 40% zu erhöhen. Damit kann mehr Kraftstoff eingespritzt und so eine wesentliche Steigerung der Leistung und des Drehmoments erreicht werden. Ein turbinenseitig angeordnetes, integriertes Bypassventil – als Klappenventil ausgelegt – verbessert zusätzlich Ansprechverhalten und Ladedruckaufbau.

– Schnellstartanlage

Um die dieseltypische Startverzögerung durch das Vorglühen möglichst zu verkürzen, hat der BMW 524td eine Schnellstartanlage, die es z. B. erlaubt, den Motor selbst bei 0°C Außentemperatur schon nach ca. 8 s zu starten. Eine Kontrollleuchte zeigt an, wann der Start erfolgen kann. Bei Kühlwasser-Temperaturen von mehr als 60°C kann sofort gestartet werden.

– Eine Vorglühlogik mit wichtigen Vorteilen im Praxisbetrieb.

Die Startbereitschaft wird angezeigt und der Fahrer über den Betriebszustand informiert. Die Glühstiftkerzen werden geschont, da die Beheizung automatisch begrenzt wird. Defekte sind weitgehend ausgeschlossen bzw. werden umgehend angezeigt und können damit frühzeitig behoben werden.

– Temperaturabhängige Leerlaufanhebung (TLA)

Das gibt die Sicherheit, daß der neue BMW 524td nach dem Start so problemlos durchläuft wie ein Benziner. Der Leerlauf muß also in der Warmlaufphase nicht von Hand angehoben werden.

– Hydraulischer Kaltstartbeschleuniger (HKSB)

Unter 17°C wird der bei kaltem Motor längere Zündverzug durch veränderten Spritz- und Zündbeginn voll-



automatisch ausgeglichen. Nur bei wenigen Dieseln gibt es diese Regelung. Dann allerdings mechanisch und nicht so feinfühlig arbeitend wie die Hydraulik des neuen BMW 524td.

– Ladedruckabhängiger Vollastanschlag (LDA)

Turbo-Dieselmotoren erfordern bei Vollast eine zusätzliche Regelung der Kraftstoffmenge je nach Ladedruck. Zwischen ca. 1000 und 2000/min,



d. h. bis zu der Drehzahl, bei der der volle Ladedruck von 0,8 bar aufgebaut ist, wird beim neuen BMW 524td die Einspritzmenge deshalb ladedruckabhängig geregelt.

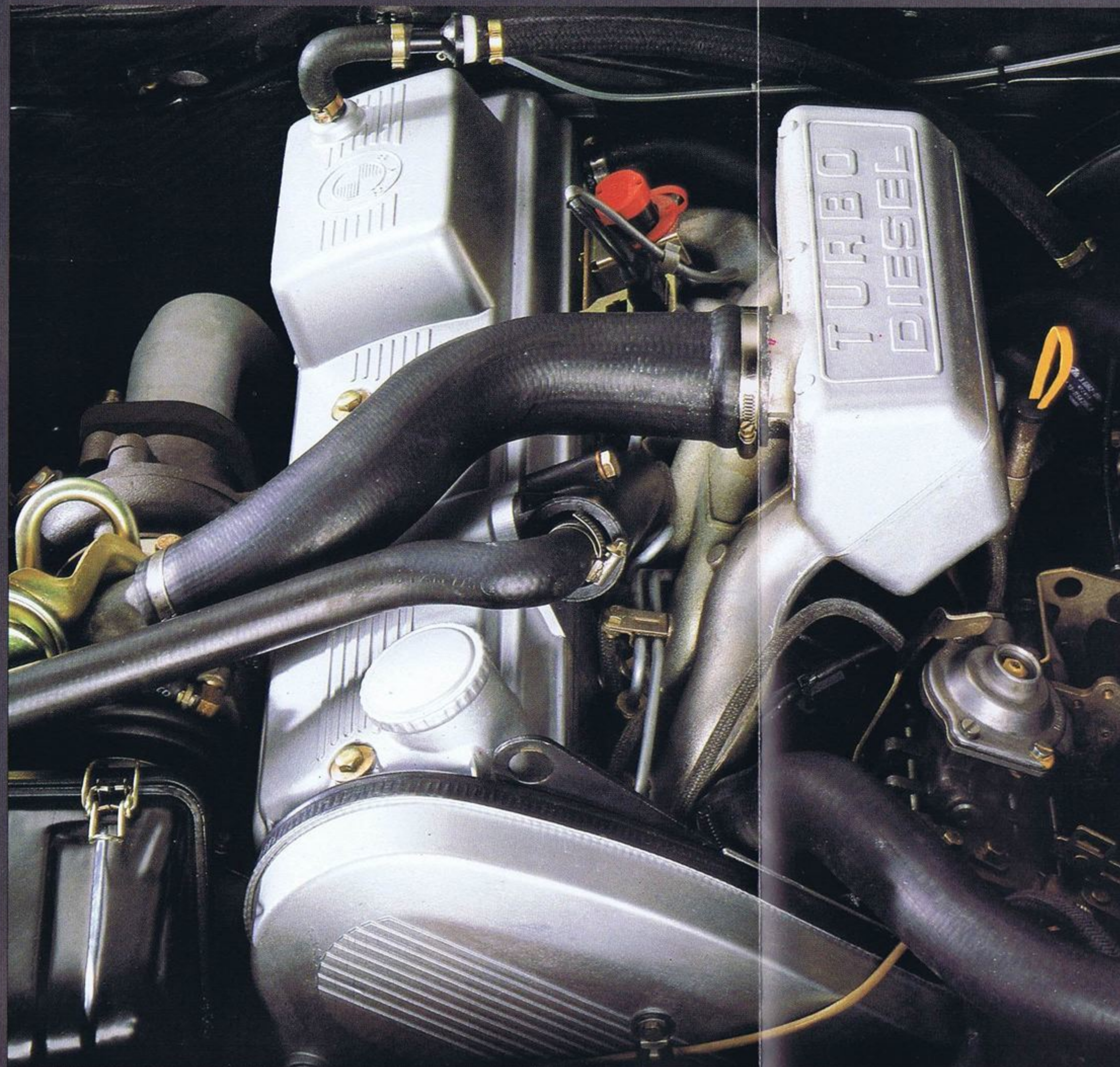
– Elektrischer Abstellmagnet (ELAB)

Damit schaltet man den BMW Diesel aus wie einen Benzinmotor: elektrisch über das Zündschloß. BMW hat auf dem Sektor Triebwerks-Know-how besondere Kompetenz. Das Technologie-Potential des Unternehmens auf diesem Gebiet führt zu immer neuen, überzeugenden Problemlösungen.

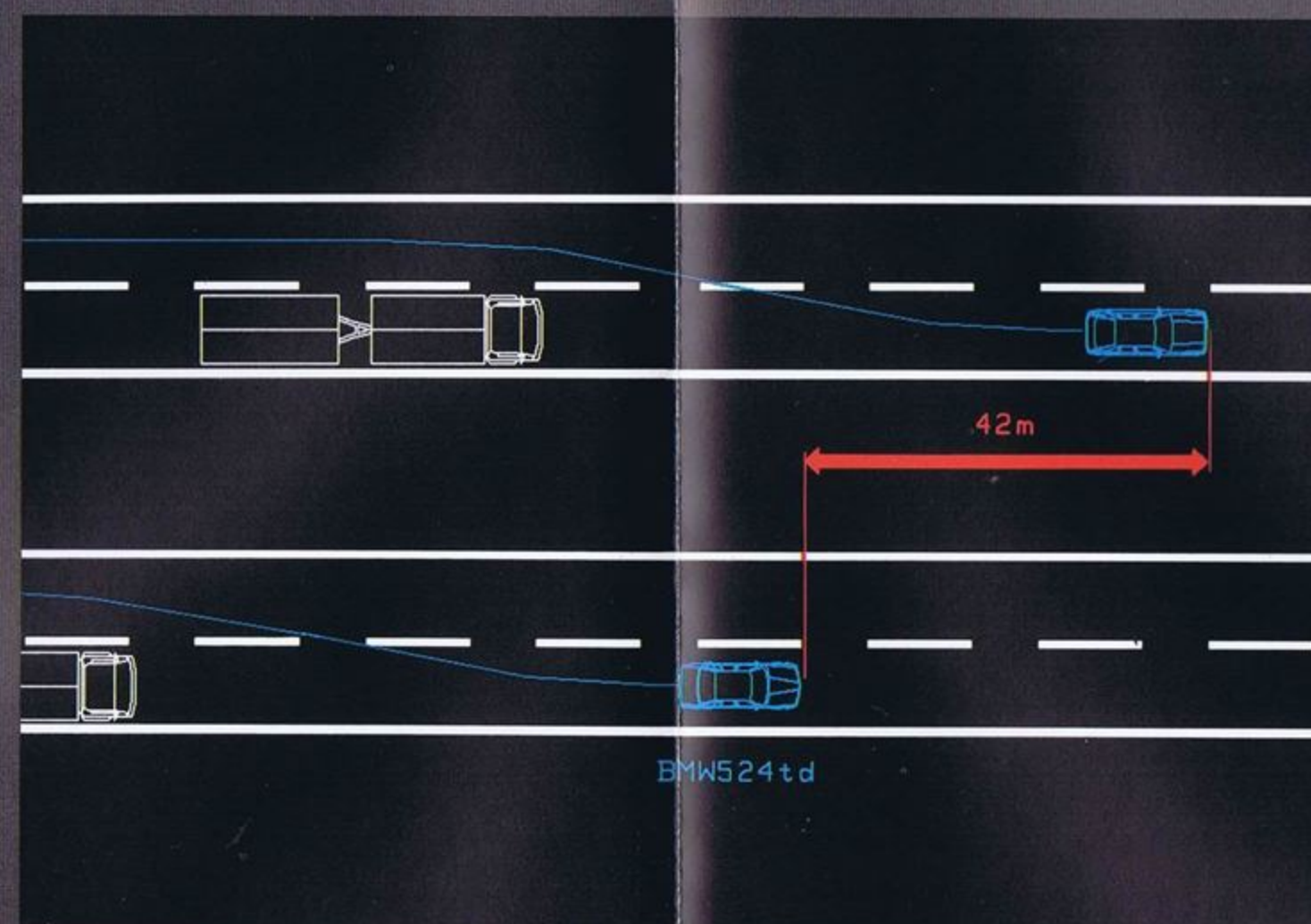
Der Turbo-Diesel ist ein weiterer Beweis dafür, daß die Innovationsfähigkeit von BMW überall dort eindrucksvolle Ergebnisse erzielt, wo sie gefordert wird.

Der 2, 4-l-6-Zylinder BMW Turbo-Dieselmotor (1) erreicht ein hohes Drehmoment schon bei geringen Drehzahlen: 210 Nm bei 2400/min – ein Wert, der das BMW Dieselmotorwerk ausgesprochen durchzugsstark und damit zu einer entscheidenden Komponente aktiver Sicherheit macht (7).

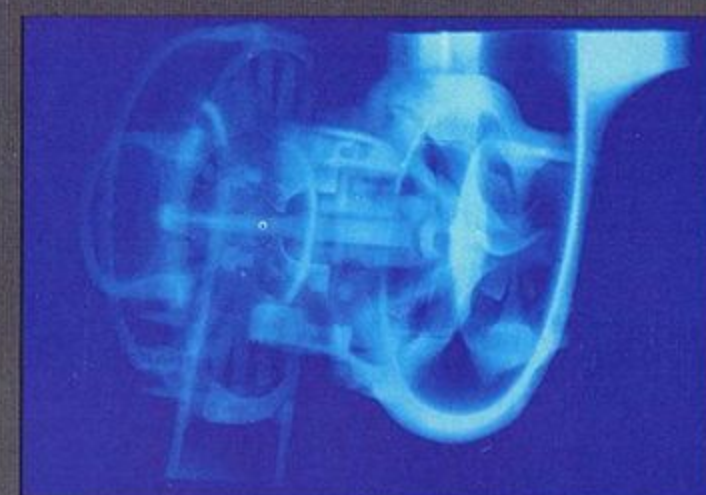
Besonders deutlich zeigt sich das gerade bei Überholvorgängen. Hier ist der 524td selbst hubraumstärkeren klassischen Diesellimousinen um einiges voraus – so braucht er z. B. unter den in unserem Beispiel angenommenen Kriterien 42 m weniger fürs Überholen (3). Diesem Vergleich der Schaltgetriebe-Version des 524td mit einem großvolumigen Saugdiesel liegen die folgenden Annahmen zugrunde: Sicherheitsabstand 20 m, Länge des Lastzuges 18 m, Ausgangsgeschwindigkeit 80 km/h, unbegrenzte Geschwindigkeit beim Überholvorgang. Mehr Drehmoment bei geringeren Drehzahlen bedeutet aber auch



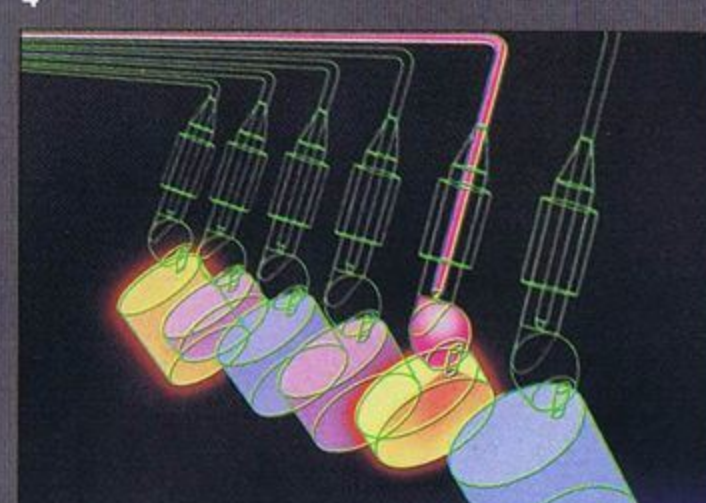
2



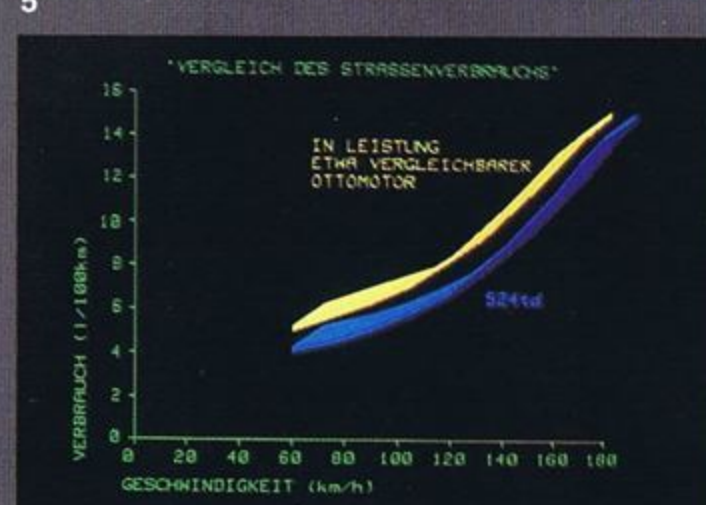
3



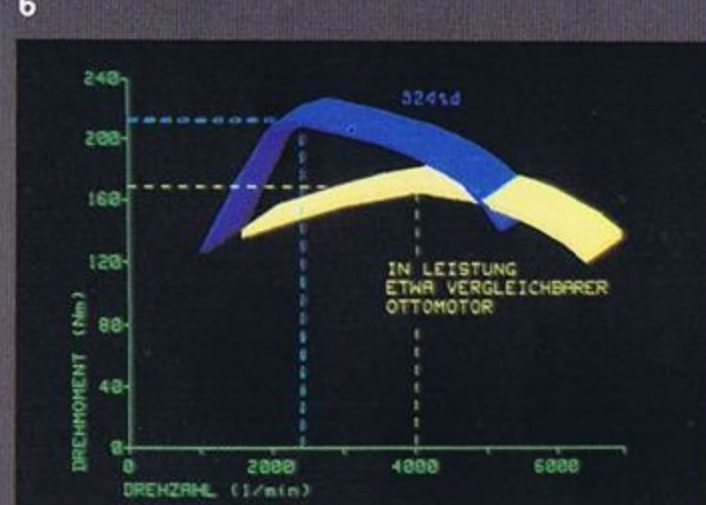
4



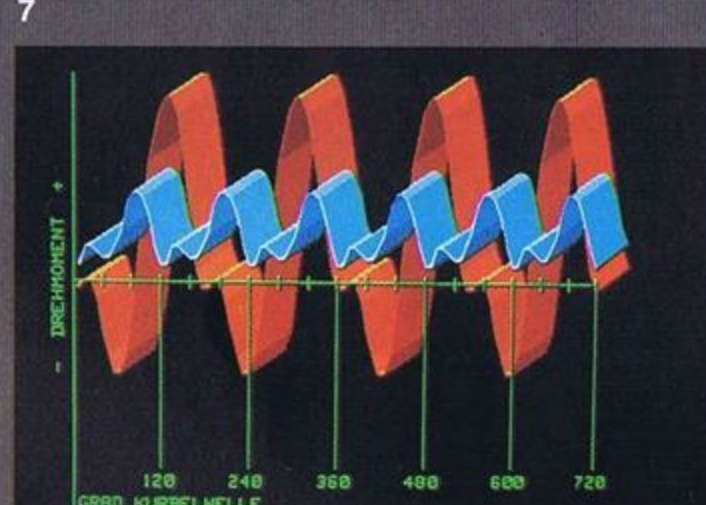
5



6



7



8



9

weniger Schalten, also komfortableres Fahren und nicht zuletzt eine ideale Voraussetzung für sehr ökonomischen Automatic-Betrieb. Der Vergleich der Leistungsgewichte als Maßstab für Dynamik macht deutlich, wie positiv sich der 524td vom bisherigen Dieselanangebot abhebt. Mit einem Wert von 15,3 kg/kWh nimmt der 524td eine Spitzenposition unter den Dieseln seiner Vergleichsklasse ein (9).

Und die intensive langjährige Erprobung des Triebwerks zeigt, daß der 524td Turbo-Diesel seine hohe Leistungsfähigkeit mit außerordentlicher Zuverlässigkeit verbindet. Turbolader haben ihre Qualitäten und ihre Standfestigkeit gerade in Verbindung mit Dieselmotoren umfassend unter Beweis gestellt.

Turboaufladung setzt die ansonsten nutzlos vergeudete Abgasenergie in wirksame Leistung um. Über einen zweiflutigen Krümmer aktiviert das ausströmende Abgas die Turbine und damit den Lader, so daß auf der Ansaugseite die Verbrennungsluft bereits komprimiert die Einlaßventile erreicht.

Der Turbo-Diesel im neuen BMW 524td arbeitet also mit einem höheren Füllungsgrad als konventionelle Saugdiesel-Maschinen, was aufgrund größerer Luftmengen das Einspritzen von mehr Kraftstoff ermöglicht und damit zu höherer Leistung und höherem Drehmoment führt.

Das Bild zeigt eine Röntgenaufnahme eines Turboladers (4).

Eine weitere Grafik (8) zeigt, wieviel ausgeglichener der 6-Zylinder beim Drehkraftverlauf im Vergleich zum 4-Zylinder ist.

Das ist eine entscheidende Grundlage für die hohe Laufkultur des BMW 6-Zylinder-Diesels.

Ein thermostatisch geregelter Motoröl-Luftkühler sorgt für optimale, motorschonende Öltemperaturen (2).

Der neue 524td: Ein optimales Turbo-Diesel-Aggregat verbunden mit einer dieselspezifischen Karosserie.

Der 524td baut auf der für ihre umfassende Sicherheit und Langzeitqualität bekannten BMW 5er Karosserie auf, die schon in ihrer Entwicklung konsequent an die spezifischen Bedingungen des Diesel-Betriebs angepaßt wurde. Der BMW 524td ist deshalb nicht – wie oft üblich – ein Benzin-Automobil mit einem Dieselmotor. Alle relevanten technischen Systeme und Detailkonstruktionen sind auf die besonderen Anforderungen des Dieselmotors und auf maximale Zuverlässigkeit und Lebensdauer ausgelegt. Die systembedingte Standfestigkeit des Dieseltriebwerks und die vielfältigen konstruktiven Vorsorgen für Langzeitqualität des Gesamtfahrzeugs machen den neuen BMW 524td zu einer hervorragenden Investition. Er ist im Dieselmotor ein überzeugendes Exklusivangebot mit außerordentlicher Qualität, hoher Wert-erhaltung und damit ausgezeichneter Gesamtwirtschaftlichkeit.

Der BMW 524td bietet auch bei Laufkultur und Geräuschniveau ein äußerst angenehmes Diesel-Erlebnis.

Die Voraussetzungen dafür: die grundsätzlich höhere Laufkultur des BMW Reihen-6-Zylinders und sehr aufwendige Dämmungsmaßnahmen an der Karosserie. Bei der Entwicklung des neuen BMW 524td wurde großer Wert auf Schwingungs- und Geräuschdämmung gelegt – erkennbar an vielen Details im Motor- und Innenraum, z.B. der reliefartigen, geräuschabhängigen Ausformung des Dämmmaterials unter der Motorhaube, also gleich an der Quelle wesentlicher Geräuschemissionen (Bild S.13). Zusätzliche Dämpfungsmaßnahmen im Bereich des Armaturenbretts sind ebenso an der Geräuschisolierung beteiligt wie der spezielle schallabsorbierende Textilhimmelbezug oder die größeren, mit dichteren Schwerschichten abgedeckten Flächen. Genausowenig wie der Schall beeinträchtigen mechanische Schwingungen das Komforterlebnis im neuen BMW 524td. Zwischen Motorblock und Kupplungsglocke reduziert eine Versteifungsschale mögliche Vibrationen, spezielle Luftleitbleche sowie Verkleidungsmaterialien tragen einem niedrigen Pegel im Ansaugbereich Rechnung, eine akustische Entkopplung der Zahnriemenabdeckung sorgt für kaum vernehmbare Steuerungsgeräusche. Hinzu kommt, daß ein aufgeladener Diesel weit weniger Schallemissionen abstrahlt, als man es von normalen Dieselmotoren gewohnt ist. Das serienmäßige 5-Gang-Schaltgetriebe wurde speziell auf die niedertourige Drehzahl-Charakteristik abgestimmt und bezogen auf das hohe Drehmoment des Turbo-Diesels entsprechend verstärkt.

Der BMW 524td bietet noch eine überzeugende Steigerungsmöglichkeit:
Durch die 4-Gang-Automatik mit Wandlerüberbrückungs-Kupplung.

Die Kombination Turboaufladung mit Automatic ergibt ein besonders harmonisches Laufverhalten – die beste Voraussetzung für hohe Ansprüche an den Fahrkomfort. Durch die Wandlerüberbrückungs-Kupplung – die kraftschlüssige Verbindung zwischen Motor und angetriebenen Rädern im 4. Gang ab etwa 85 km/h – ist der Leistungsabstand zur Schaltvariante sehr gering (175 km/h zu 180 km/h Höchstgeschwindigkeit). Die 4-Gang-Automatik im neuen BMW 524td (4) vereint den Komfort eines automatischen Getriebes mit den verbrauchsreduzierenden Vorzügen eines handgeschalteten 5-Gang-Getriebes mit Schongang-Charakteristik. Durch spezielle Auslegung, die Schongang-Charakteristik im höchsten Gang und durch Maßnahmen wie die Wandlerüberbrückungs-Kupplung erreicht der neue BMW 524td gerade in der Automatic-Version beispielhaft günstige Verbrauchswerte.

Der neue BMW 524td ist auch beim Fahrwerk konsequent auf Dieselbedingungen abgestimmt.

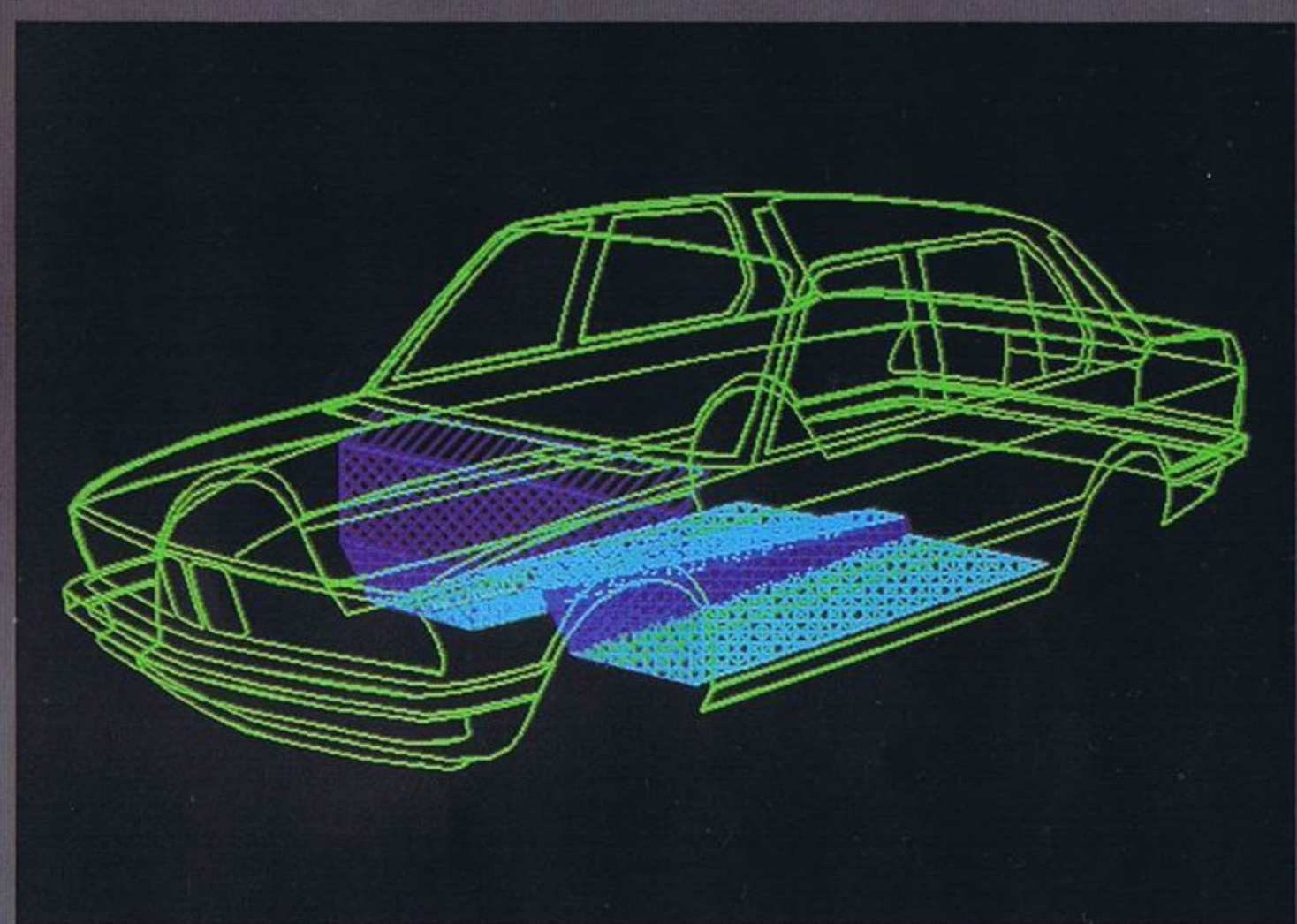
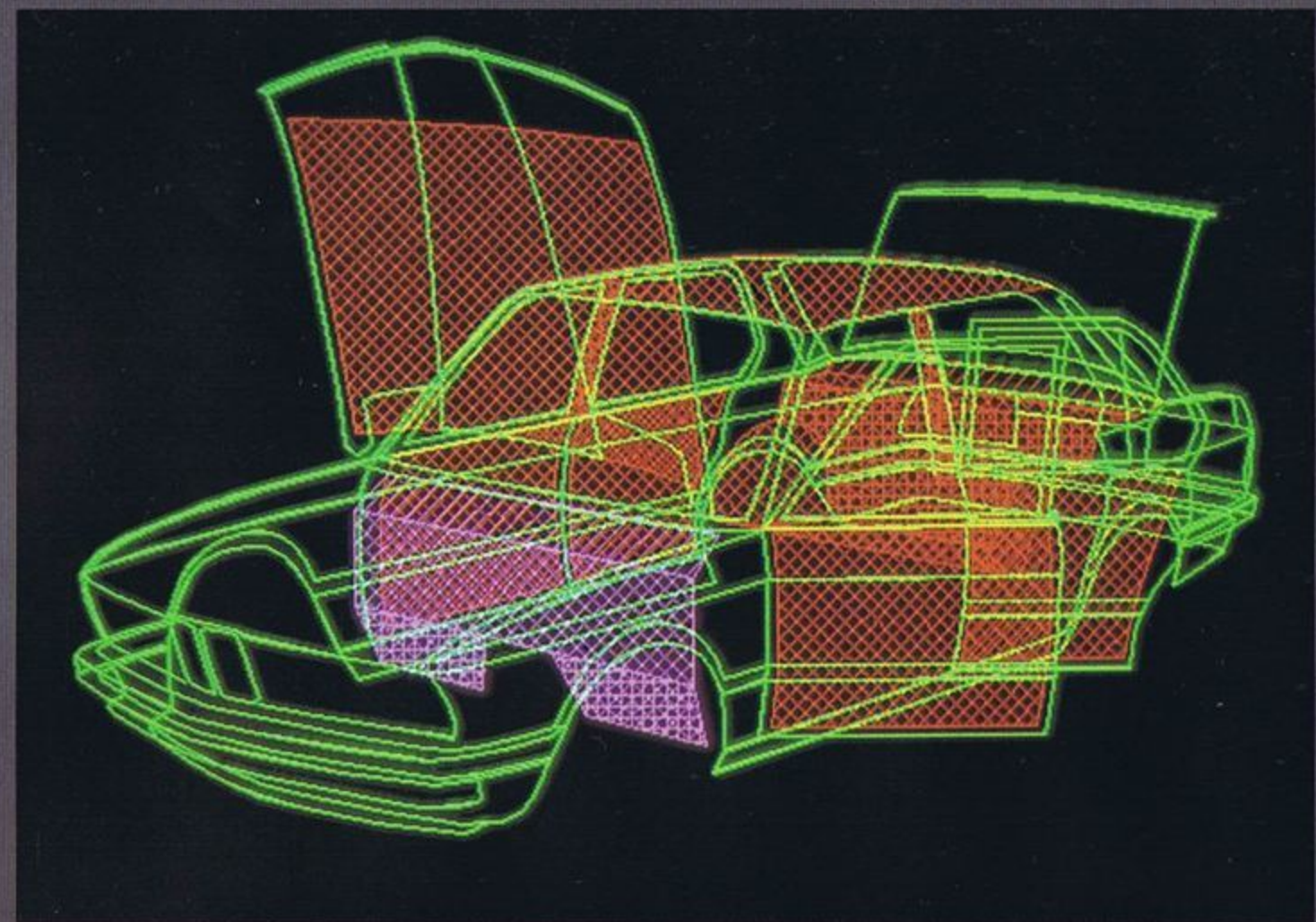
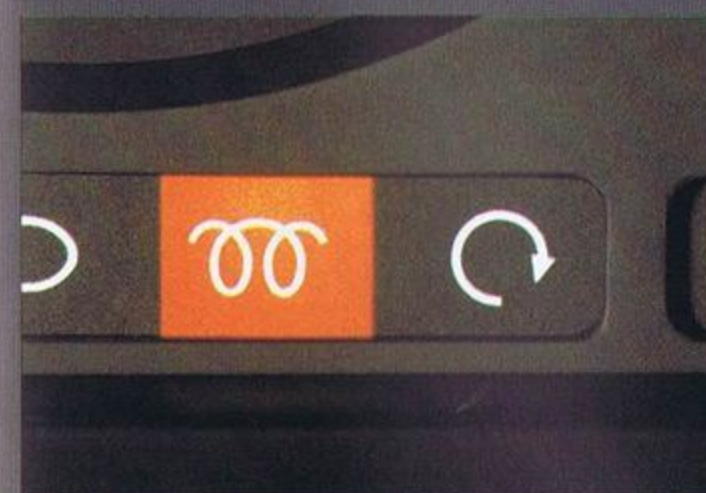
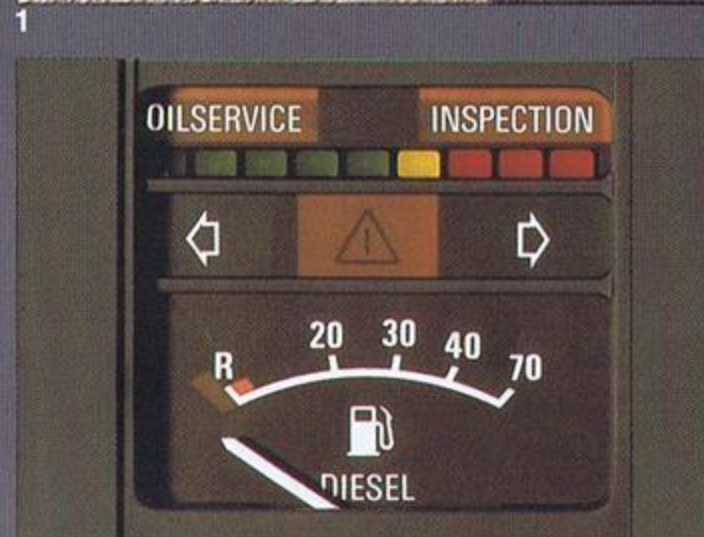
Federung und Dämpfung wurden dem anderen Triebwerksgewicht und der spezifischen Gewichtsverteilung angepaßt. Um ein komfortables Bremsen zu ermöglichen, wurde ein von der Nockenwelle angetriebener Unterdruckerzeuger für Steuer- und Regelungsaufgaben, vor allem aber für die Bremskraftverstärkung installiert. Die Abstimmung des als Sonderausstattung erhältlichen ABS-Systems wurde ebenso dieselbezogen modifiziert.

Der 524td bietet zudem die hervorragende passive Sicherheit, die alle BMW der 5er Reihe auszeichnet. Er ist damit eines der sichersten Automobile, die man heute kaufen kann.

Sonderausstattung:
Scheinwerfer-Wisch-Wasch-Anlage



Der 524td bietet eine spezielle, sehr aufwendige und informative Vorglühllogik. Beim Startvorgang wird dem Fahrer sowohl die Vorglühphase angezeigt (5) als auch die Startbereitschaft optisch signalisiert (9). Mit der BMW Service-Intervallanzeige macht automobiler Wirtschaftlichkeit einen großen Schritt in die Zukunft (2). Die Elektronik des Service-Intervallsystems im 524td erfaßt auf der Grundlage von Drehzahl (3), Motortemperatur und zurückgelegter Wegstrecke, Zeit und Zahl der Starts genau die jeweilige Belastung des Automobils und zeigt dies spezifisch ganz individuell an, wann eine Inspektion oder Ölwechsel fällig wird. Das ist in der Regel – bei schonender Fahrzeugnutzung – erheblich später als bei den nach Durchschnittsbelastung fixierten Kilometer-Intervallen.



Aufwendige Schalldämmungsmaßnahmen (7,8) mit den je nach Einsatzbereich und -zweck bestgeeigneten Materialien – wie z.B. hochgefüllter PUR-Schaum, Schwertschicht-Material und Vlies – sichern ein sehr niedriges Geräuschniveau. Da auch bei der Fahrzeugakustik mit modernsten Methoden geforscht und konstruiert wird, bietet der 524td selbst auf diesem Gebiet besonderen Komfort.

Bild 1 und 6, Sonderausstattungen: Stahlkurbel-Hebedach, Metallic-Lackierung, Wärmeschutzglas, Beifahrerspiegel, Nebelscheinwerfer, Radvollabdeckung, Kopfstützen im Fond.

**BMW 524td:
Eine andere Form, die
Freude am Fahren
zu genießen – mit
beispielhafter Qualität
und Zuverlässigkeit.**

Die BMW der 5er Reihe sind für ihre außerordentliche Qualität bekannt. Die Grundlage dafür sind Milliarden-Investitionen. Für das technisch sehr anspruchsvolle Produkt ebenso wie für völlig neue Produktions-, Montage- und Kontroll-Einrichtungen (2,3,5). Eindrucksvolles Beispiel: das neue BMW Werk Steyr, wo die Dieselmotoren gefertigt werden (4,6).

Modernste Fertigungseinrichtungen sorgen für eine absolut genaue Triebwerks-Fertigung und -Montage.

Hochautomatisierte „Produktionsstraßen“ sichern auch die Einhaltung kleinster Toleranzen und machen die höhere Qualität ständig reproduzierbar. Das steigert die bereits sehr hohe Lebensdauer von BMW Triebwerken und führt zu weiterer Anerkennung und Zufriedenheit bei BMW Fahrern.

Der durch modernste Einrichtungen erzielte exzellente Qualitätsstandard gilt für jeden Fertigungsbereich in jedem BMW Werk, z.B. die in der Welt einmalige vollautomatisch rechnergesteuerte Hinterachsgetriebe-Fertigung. Auch sie trägt dazu bei, daß BMW Automobile heute eine außerordentlich hohe Qualität und Zuverlässigkeit besitzen.

Nur wenige Automobilhersteller treiben einen vergleichbaren Aufwand, um so hohe Qualität und Wirtschaftlichkeit zu sichern.

Selbstverständlich gilt dieser Aufwand auch der Haltbarkeit auf Dauer (1). Wie bei jedem BMW 5er führen beim BMW 524td vielfältige und äußerst sorgfältige Korrosionsschutz-Maßnahmen dazu, daß man das außergewöhnliche Qualitätserlebnis auch noch nach Jahren ungetrübt genießen kann.

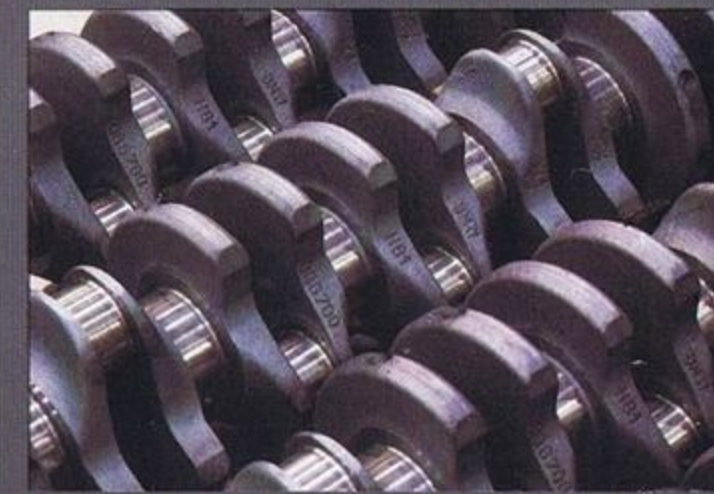
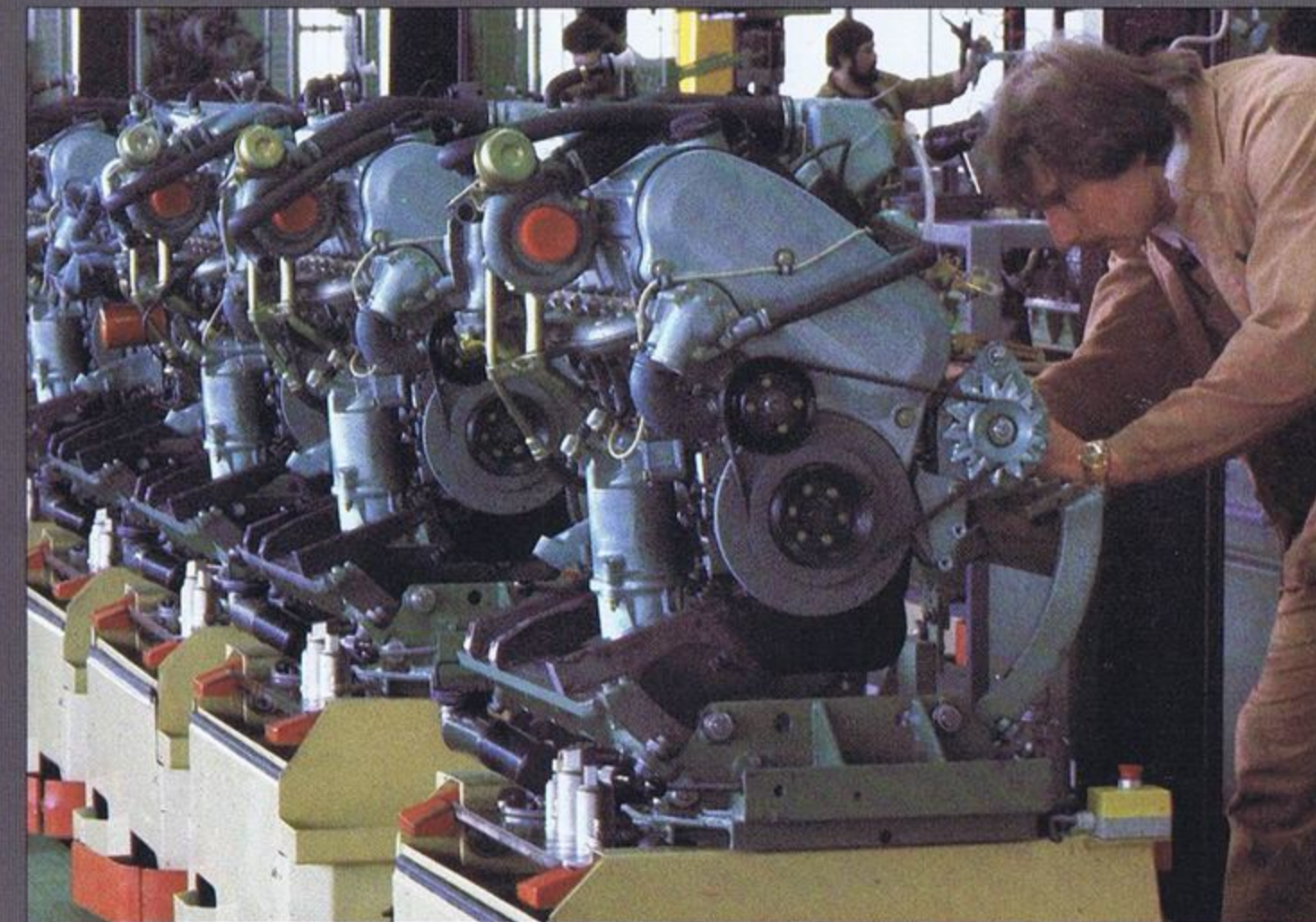
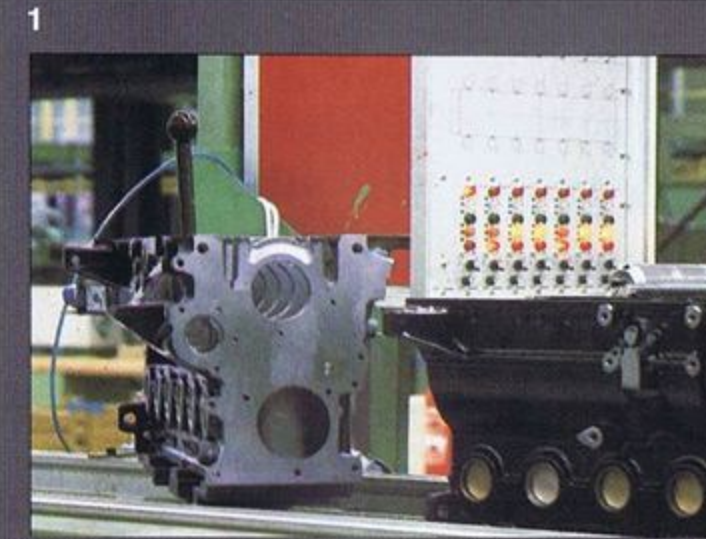
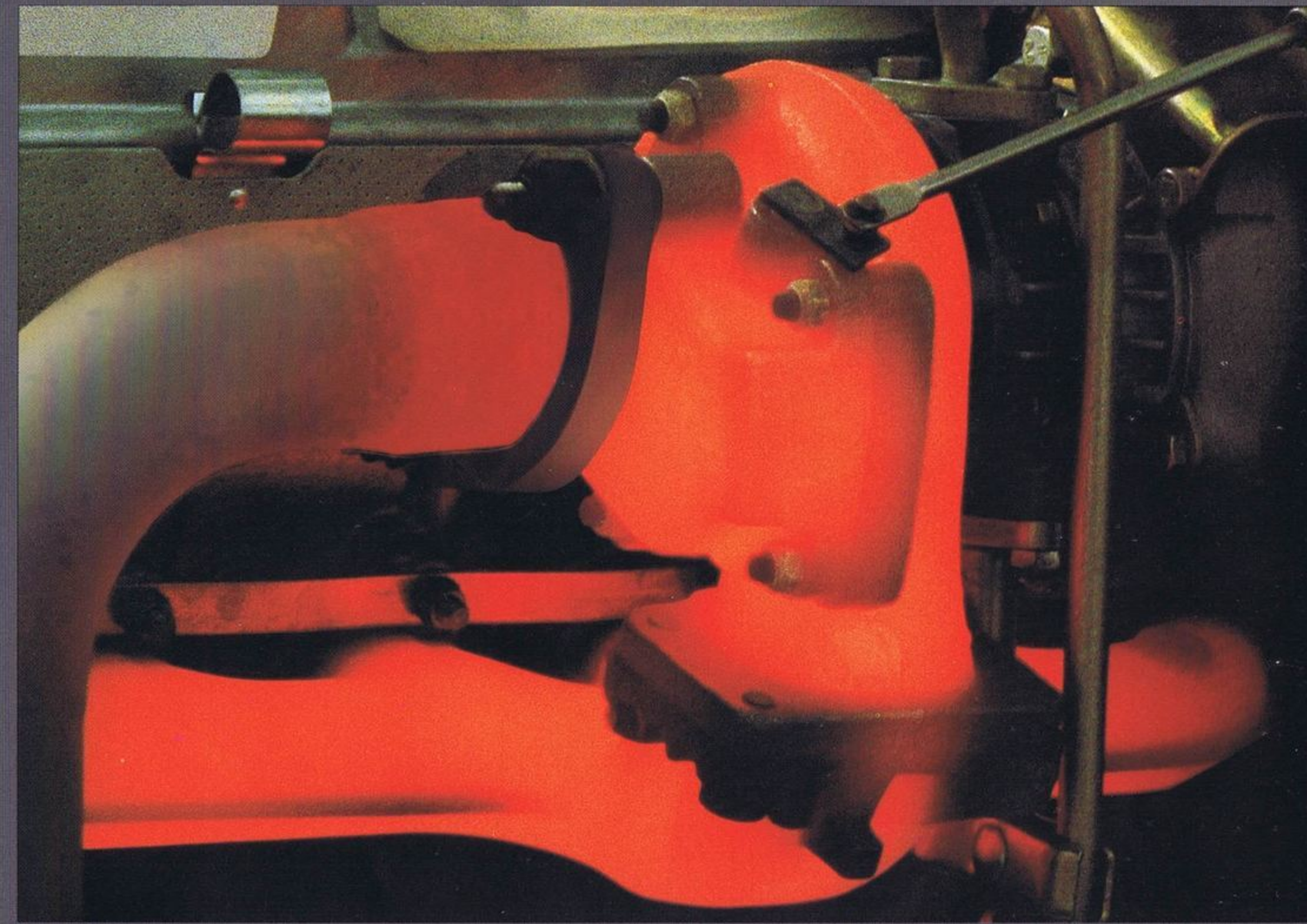
Auch deshalb ist der 524td ein sehr attraktives Angebot für Käufer, die Wirtschaftlichkeit umfassender sehen. Also auch besonders im Hinblick auf Zuverlässigkeit, Problemlosigkeit, Langlebigkeit und Werterhaltung.

Ergänzt wird dieses Gesamtsystem zuverlässiger Ökonomie von der Kompetenz und Präzision des BMW Kundendienstes. Hochqualifizierte und mit dem in der Automobilindustrie fortschrittlichsten Schulungssystem weitergebildete BMW Fachleute sorgen in Verbindung mit modernster Werkstatteinrichtung und hochwertigen BMW Originalteilen dafür, daß sich der Kreis zwischen Produkt- und Servicequalität zum Vorteil des Kunden schließt.

Steigen Sie um zum BMW 524td. Sie gewinnen nicht nur eine ausgesprochen individuelle Art, Diesel zu fahren. Sondern auch eine der entspanntesten Möglichkeiten, BMW Fahrer zu sein.

BMW bietet mit dem 524td auf innovative Weise ein neues Automobil, das es vielen Fahrern anderer anspruchsvoller Marken noch schwerer machen wird, nicht BMW Fahrer zu werden. Fahrern, deren persönlicher Stil und deren Einstellung zum Automobil von aktiver Gelassenheit gekennzeichnet sind. Fahrern, die vor allen Dingen aus sozialer und ökonomischer Weitsicht besondere Ansprüche an die Energie-Ökonomie eines Fahrzeugs der ersten Klasse stellen. Für sie bietet BMW mit dem 524td ohne Leistungseinbuße eine neue Form von Freude am Fahren.

Kauf, Finanzierung, Leasing – Ihr BMW Händler ist immer der richtige Partner.



Sonderausstattungen:
Metallic-Lackierung,
Kopfstützen im Fond.

Technische Daten 524td

Karosserie

Limousine 4türig, selbsttragende Ganzstahlkarosserie grundsätzlich auf erhöhtes Anspruchsniveau des Dieselmotors ausgelegt, mit der Bodengruppe verschweißt, allseits formsteife Sicherheitszelle, gesteuert deformierbare Knautschzonen vorn und hinten, integrierter Dachquerträger, rundum angeordnete Verstärkungen

Abmessungen, Gewichte

Länge 4620 mm, Breite 1700 mm, Höhe (leer) 1415 mm; Radstand 2625 mm, Spurweite vorn 1430 mm, hinten 1470 mm, Wendekreis 10,9 m; Ellenbogenbreite vorn 1392 mm, hinten 1378 mm

Kofferraum absolut ca. 640 l, nach VDA ca. 460 l; Kraftstofftank 70 l

Leergewicht 1300 kg (Automatic 1320 kg), zulässiges Gesamtgewicht 1810 kg, Zuladung 510 kg (Automatic 490 kg), zul. Dachlast 75 kg
Leergewicht gilt für Fahrzeuge in serienmäßiger Ausstattung, Sonderausstattungen erhöhen diesen Wert. Gleichzeitig wird die Nutzlast entsprechend reduziert

zul. Anhängelast gebremst 1400 kg bis max. 12% Steigung, ungebremst 500 kg (Erhöhung der Anhängelasten möglich, Information bei Ihrem BMW Händler)

Motor

Wassergekühlter 6-Zylinder-4-Takt-Reihendieselmotor, Querstromprinzip, Wirbelkammer-Verfahren; Verteiler-Dieseleinspritzpumpe, Turboaufladung mit ladedruckabhängiger Vollastanreicherung; temperaturabhängige Leerlauf-Anhebung, hydraulischer Kaltstartbeschleuniger, Schubabschaltung, Viscolüfter; vorn längs geneigt angeordnet; Leichtmetall-Zylinderkopf, 7fach gelagerte Nockenwelle, 7fach gelagerte Pleuellwelle mit 12 Gegen- gewichten; Hubraum effektiv 2443 cm³

Leistung 85 DIN kW (115 PS) bei 4800/min; Drehmoment 210 Nm bei 2400/min; Verdichtung 22:1

Getriebe, Fahrwerk

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trocken-Tellerfeder-Kupplung mit Übertotpunktfeder, Drehschwingungsdämpfer und automatischer Nachstellung; 5-Gang-Getriebe mit Schongangcharakteristik und Rückwärtsgang-Synchronisation: I 4,35; II 2,33; III 1,39; IV 1,00; V 0,81; R 3,73; Hinterachsübersetzung 3,15:1

Standardantrieb (Motor vorn, Antrieb hinten)

Radaufhängung vorn: Einzelradaufhängung mit Doppelgelenk-Federbeinachse, versetzt angeordnet (Nachlaufversatz) mit Schraubenfedern (Querkraftausgleich durch exzentrische Anordnung) und Gummizusatzfedern; Stabilisator

Radaufhängung hinten: Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Federbeine mit Schraubenfedern und Gummizusatzfedern
Sicherheitslenksäule, drehzahlabhängige Servolenkung

BMW Stahlfelgen 51/2 J x 14, Stahlgürtelreifen 175 R 14 88 H (175 HR 14)

Diagonal-Zweikreis-Bremsanlage mit über Unterdruckpumpe gesteuertem Bremskraftverstärker; vorn: Faustsattel-Scheibenbremsen, Fühler für Bremsbelag – Verschleißanzeige vorn links

hinten: selbstnachstellende Trommelbremsen mit asbestfreien Bremsbelägen, Handbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend

Fahrleistungen/Verbrauch

Höchstgeschwindigkeit 180 km/h (Automatic 175 km/h)

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 12,9 s (Automatic 13,6 s)

Beschleunigung stehender Kilometer in 34,3 s (Automatic 35,7 s)

Kraftstoffverbrauch in l auf 100 km nach DIN 70030, Teil 1, Diesel

	5-Gang-Getriebe (Schongangcharakteristik)	4-Gang-Automatic-Getriebe (Schongangcharakteristik)
bei konstant 90 km/h	5,2	5,2
bei konstant 120 km/h	7,0	7,0
im Stadtverkehr	9,0	9,5

Außenausstattung

Parkierschutz rundum durch seitlich herumgezogene Stoßstangen mit breiten Gummiauflagen und seitlichen Gummistoßbleisten; Frontschürze, abgestimmt auf Motoröl-Luftkühler, Motorhaubenabstützung mittels zwei Gasdruckhebern; Dämmmatte unter Fronthaube, nach dieselspezifischen Erfordernissen profiliert

Verbundglas-Frontscheibe, heizbare Heckscheibe; Fahrerspiegel, elektrisch von innen einstellbar; abschließbarer Tankdeckel mit Gleichschließung, Tankklappe mit Halterung für Tankdeckel und „Diesel“ Hinweis

Hohlraumkonservierung, Unterbodenschutz, 6-Jahre-Garantie gegen Durchrostung bei durchgeführter Jahreskontrolle

Innenausstattung

Innenraumboden und Hutablage vollständig mit Velours-Teppich ausgelegt, geräuschabsorbierender Stoffhimmel, Sicherheitspolsterung über der Frontscheibe mit eingeleiteten Sonnenblenden, Ablagemöglichkeiten: im großen beleuchteten Handschuhfach, auf der Armaturentafel, in der Mittelkonsole und in den Ablageschalen der vorderen Türen; Armlehnen an den Türen, vorn mit integrierten Haltegriffen, Dachhaltegriff auf Beifahrerseite, Dachhaltegriffe hinten mit Kleiderhaken; beleuchteter Sicherheitsascher und Zigarrenanzünder, zwei Ascher im Fond, schaumstoffummanteltes 4-Speichen-Lenkrad, Ø 400 mm, mit Polsterplatte und vier breiten Hauptasten, Schalthebelknopf verdrehgesichert mit Schaltschema

Abblendbarer Sicherheitsinnenspiegel, Türschlösser mit Sicherheitsschließkeilen, Kindersicherung an den Fondtüren

Sitze: Ruhesitze vorn mit fein abgestufter Rückenlehnenverstellung, leichtgängige Sitzlängsverstellung durch Rollenlagerung, Kopfstützen vorn über Druckknopf in der Höhe verstellbar und abnehmbar, Mittelarmlehne hinten, luxuriöse Sitzbezugsstoffe; 3-Punkt-Automatik-Sicherheitsgurte vorn mit verdecktem Aufroller, äußere und innere Gurtanschlüsse an den Vordersitzen verankert, 3-Punkt-Automatik-Sicherheitsgurte hinten außen und Beckengurt in der Mitte

Kofferraum: Aufrollbare Vliesmatte im beleuchteten Kofferraum, Werkzeugbox an der Kofferraumklappe, Ersatzrad unter dem Kofferraumboden

Elektrik

Halogen-Doppelscheinwerfer mit größeren Scheinwerfern für das Abblendlicht (automatische Abschaltung mit der Zündung); Blinkleuchten vorn in der Frontschürze integriert, integrierte Nebelschlußleuchte, zwei Rückfahrleuchten

Armaturentafel: Instrumente und Bedienelemente leicht bogenförmig um den Fahrer angeordnet; Kombiinstrument mit: elektronischem Tachometer, Service-Intervallanzeige (SI), Drehzahlmesser, digitaler Quarzzeituhr, Kraftstoff- und Kühlwassertemperatur-Anzeige, „Diesel“-Schriftzug in Tankuhr, Tageskilometer-Zähler; zusätzliche Kontrollleuchten für: Kraftstoff, „Vorglühen“, „Startfrei“, angezogene Handbremse, Bremsflüssigkeitsstand, Bremsbelagverschleiß und Nebelschlußleuchte; Kontrollleuchten für eingestellten Wahlbereich bei Sonderausstattung Automatic mit Tag-Nacht-Helligkeitsschaltung; stufenlos regelbare, orangefarbene Armaturenbeleuchtung, beleuchtete Symbole für Bedienschalter, Warnblinkschalter mit Auffindbeleuchtung; Parklichtschaltung; elektrische Scheibenwaschanlage mit Wisch-Wasch-Automatik und „Tippwischen“, zwei Wischergeschwindigkeiten, Intervallschaltung, Betätigung am Lenkrad; Doppelstrahlwaschdüsen links und rechts; Steckdose für aufladbare Handlampe (Sonderzubehör) im Handschuhfach; Innenraumleuchte mit vier Türkontakten und Wippschalter an der Armaturentafel

Heizung/Lüftung: Wasserseitig geregelte Frischluftheizung mit über Schiebe- und Drehregler leicht einstellbarer Heizleistung, elektronisch geregelte Heiztemperatur, Drehschalter mit Temperaturskala, leises dreistufiges Gebläse, Defrosterdüsen fest eingestellt für Front- und Seitenscheiben, Frischluftzufuhr über fünf seitlich und in der Mitte angeordnete Austrittsgitter, bis auf Kopfraumausströmer jeweils horizontal und vertikal richtbar sowie einzeln ein- und abstellbar; Heizungsschema-Beleuchtung, Fondraumheizung, Zwangsventilierung

Batterie 90 Ah; Drehstromlichtmaschine 65 A/910 W; raumsparender Hochleistungsanlasser mit Vorgelege und Planetenantrieb

Sonderausstattung

Wenn Sie sich darüber informieren möchten, wie Sie diesen BMW sinnvoll und individuell ergänzen können, sollten Sie sich an Ihren BMW Händler wenden. Er hält separate Werbemittel für Sie bereit, die detailliert Auskunft geben.

BMW Automobile sind im übrigen bereits bei Konstruktion und Fertigung für Sonderausstattungen vorbereitet. Dies sichert eine perfekte Integration. Alle Angebote sind von BMW oder in enger Zusammenarbeit mit BMW entwickelt worden und erfüllen somit ebenfalls höchste Anforderungen an Qualität und Funktionalität.