

Der neue abgestimmte Mercedes-Logo zeigt die Zusammenfassung
des gesamten Mercedes-Benz-Programms.
In allen Bereichen unseres Lebens sind wir aufgrund
der Vielfalt unserer Leistungen und der
vielfältigen Möglichkeiten unserer Kunden
immer präsent. Ein Logo, das für den gesamten
Mercedes-Benz-Konzern steht, ist ein Zeichen für
eine ungetrübte und unerschütterliche
Kundenbeziehung und den Anspruch
auf Qualität.

Mercedes-Benz Konstruktion und Herstellung
in Deutschland.

© 1992 Daimler-Benz AG
Mercedes-Benz ist ein eingetragenes
Wortmarken der Daimler-Benz AG, Stuttgart.
Printed in West Germany, 1992

524td

Der erste Turbo-Diesel
auf BMW Niveau.



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

Mit weitestgehenden Triebwerksqualitäten hatten 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 mangeltes 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 der Dieselprinzip umgesetzt wurde. Der neue BMW 524td ist ein Diesel-Automobil, das die Vorteile des effizienten Dieselvehikers voll ausschöpft, konstruktiv jedoch so ausgelegt ist, daß es besondere Leistungsfähigkeit und Beweglichkeit bietet.

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

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

Der neue BMW 524td beweisst dafür, daß der leistungsstarke, kultivierte und verbrauchs-günstige Dieselmotor nicht länger Taktzwang kennen muß.

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

Wie viertaktig 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, wie 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 dem selbständigen Motor selbst dann noch nicht

fortigen, wenn vorübergründige Energieerzeugungs-Aspekte durch Preisnivellierung zwischen Benzin und Dieselpreis durch ein Übermaß an Kraftstoffkosten verloren 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. Dieselabgasen entfallen 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:
Elektrische Fensterl. / Servo-L. Lenkung,
Wärmeschutzglas, Halbleiterschleife,
Klimaanlage, ABS, Radbremse, ABS,
Kopflampe im Front.





Der 124er ist – gemessen an seiner Leistung – ein Meilenstein gegenüber älteren Autos. Ausserdem kann er trotz seines in der Breitenwirkung kompakten Bauwerks in der Leistungsleistung mit den besten Sportwagen der Welt mithalten. Das liegt an der überdimensionierten 2,3 Liter Vierzylinder-Dieselmotorinjection und der über 1000 cm³ großen, konstant bei 2000 U/min gehaltenen Dieselmotoren. Das macht das Auto nicht nur besonders leicht, sondern auch sehr schnell. Besonders beim 124er mit 4-Gang-Automat.

	524 TD 5-GANG	524 TD AUTOM.
LEISTUNG KW/PS	85/115	85/115
0-100 KM/H IN S	12,9	13,8
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT IN KM/H	180	175
VERBRUCH NACH DIN 70020 IN L. DURCHSCHNITT		
90 KM/H	5,2	5,2
120 KM/H	7,0	7,0
STADTVERKEHR	8,0	8,5

Sonderausstattungen:
 Markschlüssel-Hakenloch, Metall-Lockierung,
 Kälteschutzglas, Parkleuchtepaar,
 Innenverkleidung, Türschwellenschutz,
 Koffertasten im Fond.



Die weitestgehende Größe ergrünzte Gegenüberstellung von Leistung und Verbrauch des BMW 524td und der typischen Dieselmotoren der Konkurrenzklasse (11 Liter/100 km).

A-G = Motorleistungsklassen
 Verbrauch 100 km (Stadt) - nach DIN 70020

- 1 - bei 90 km/h
- 2 - bei 120 km/h
- 3 - im Stadtverkehr

(Stand: Bundesrepublik Deutschland, Juli 1982)

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 alternatives 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 das BMW Diesel sprechen.

1. Viel Leistung in allen entscheidenden Drehmomentbereichen durch die gesamte Drehmomentkurve sehr verteilte Turboaufladung.
2. Hohes Drehmoment schon bei geringen Drehzahlen, ebenfalls ein Ergebnis der Verbindung von dieseltypischen Brennverfahren und Aufladung.
3. Reduzierter Verbrauch (l) durch Querschnittsoptimierung und optimale Brennräumgeometrie einschließlich spezieller Anordnung der Einspritzdüsen.
4. Niedriges Geräuschniveau aufgrund vieler konstruktiver Maßnahmen sowie der Laufkultur des BMW Reihen-6-Zylinders.
5. Die bekannteste Lebensdauer eines Diesels.

Bei BMW wurde der Diesel von Anfang an als vollständiger Rennpartner gesehen, während immer als vollwertiges BMW Triebwerk.

Um ein beeindruckendes Leistungs- und Verbrauchsniveau zu erzielen, war es notwendig, vorhandene BMW Motoren-Konstruktionen mit einer ganzen Reihe von speziellen Forschungs- und Entwicklungsergebnissen zu verbinden. Das liegt darin an, daß wir uns für nicht weniger als einen lauchfähigen Reihen-6-Zylinder entschieden haben. Die Ausgewogenheit des kleinen BMW Reihen-6-Zylinders, die Gleichmäßigkeit seines Drehmomentverlaufs ließen bei BMW 4- oder 5-Zylinder als Kompromiß erscheinen (8).

Der Zylinderkopf des BMW Diesel-Motors besteht aus Leichtmetall. Zwischen Einlaß- und Auslaßventil sind spezielle Klappen eingearbeitet. Dadurch wird der Motor des neuen BMW 524td (l) an einer der theoretisch am stärksten belasteten Stellen noch störlos. Auch für den Schallkanal im Zylinderkopf – also für die Verbindung zwischen Ventilkammer und Hauptbrennräume – haben sich BMW Ingenieure Besonderes einfallen lassen. In umfassenden Versuchen wurde die Lage dieses Kanals perfekt auf die Positionen von Gichtöffnungen und Einspritzdüsen abgestimmt. So ergaben sich im Brennraum die besten Voraussetzungen für geringes Geräusch, schadstoffarme Abgas- und niedrigen Verbrauch (8, Bild 5, 6).

Weitere hervorragende Eigenschaften des BMW Diesels:

– Abgasrückläufer
Dieser ermöglicht es, die dem Motor zugeleitete Luftmenge um ca. 60% zu erhöhen. Damit kann mehr Kraftstoff eingespritzt und so eine wesentliche Steigerung der Leistung und des Drehmoments erreicht werden. Ein turboladungsgerechtes, integriertes Bypassventil – als Klappenventil ausgelegt – verbessert zusätzlich Antriebsverhalten und Lastdruckverlauf.

– Schnellstartanlage
Um die dieseltypische Startverzögerung durch das Verfliegen möglichst zu verkürzen, hat der BMW 524td eine Schnellstartanlage. Die es z. B. erlaubt, den Motor sofort 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 Vorgählampe mit wichtigen Vorteilen im Praxisbetrieb. Die Startbereitschaft wird angezeigt und der Fahrer über den Betriebszustand informiert. Die Gichtklappen werden geschlossen, da die Beladung automatisch begrenzt wird. Defekte sind weitgehend ausgeschlossen bzw. werden umgehend angezeigt und können damit frühzeitig behoben werden.

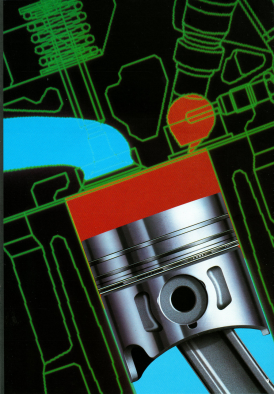
– Temperaturunabhängige Leerlaufanhebung (7, 8)
Das gibt die Sicherheit, daß der neue BMW 524td nach dem Start so problemlos durchläuft wie ein Benzinler. Der Leerlauf muß also in der Warmlaufphase nicht von Hand angehoben werden.

– Hydraulischer Kaltstart-Desulfurierer (KRSB)
Unter 17°C wird der bei kaltem Motor längere Zündverzögerung durch veränderter Spritz- und Zündbeginn not-



automatisch ausgeglichen. Nur bei weniger Dichte gibt es diese Regelung. Das allerdings mechanisch und nicht so feinfühlig wie bei der Hydraulik des neuen BMW 524td.

– Lastdruckabhängiger Vollastantrieb (L24)
Turbo-Dieselmotoren erfordern bei Vollast eine zusätzliche Regelung der Kraftstoffmenge je nach Lastdruck. Zwischen ca. 1008 und 2008/min,



d. h. bis zu der Drehzahl, bei der der volle Ladedruck von 1,0 bar aufgebaut ist, wird beim neuen BMW 320td die Einspritzmenge deshalb ladedruckabhängig geregelt.

– Elektrischer Abstellmagnet (ELAM) Damit schaltet man den BMW Diesel aus wie einen Benzinmotor: einfach über das Zündschloß.

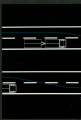
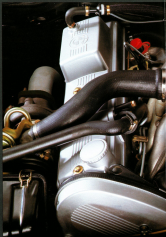
BMW hat auf dem Sektor Triebwerks-Know-how besondere Kompetenzen. Das Technologie-Potential des Unternehmens auf diesem Gebiet führt zu immer neuen, überzeugenden Problemlösungen.

Der Turbo-Diesel ist ein weiterer Beweis dafür, daß die Innovationsfähigkeit von BMW immer noch ein wichtiger Engpassfaktor ist, so sie gehindert wird.

Der 2.4-l-6-Zylinder BMW Turbo-Dieselmotor (T) erreicht ein hohes Drehmoment schon bei geringen Drehzahlen: 210 Nm bei 2400/min – ein Wert, der das BMW Dieselfriebwerk ausgesprochen durchzugstark und damit in einer entscheidenden Komponente aktiver Sicherheit macht (T).

Besonders deutlich zeigt sich das gerade bei Überholvorgängen. Hier ist der 320td selbst in der raumstärkeren klassischen Dieselmotoren um einiges voraus – so bräucht er z. B. unter den in unserem Beispiel angenommenen Kriterien 42 m weniger Weg Überholen (T).
Diesem Vergleich der Selbstgetriebe-Version des 320td mit einem großverhülligen Saugflügel liegen die folgenden Annahmen zugrunde: Sicherheitsabstand 30 m, Länge des Lastwagens 18 m, Antriegsbereich 100 km/h, unbegrenzte Geschwindigkeit beim Überholvorgang.

Mehr Drehmoment bei geringeren Drehzahlen bedeutet aber auch





weniger Schalter, also komfortablere Fahren und nicht zuletzt eine ideale Voraussetzung für sehr dynamischen Automatik-Betrieb. Der Vergleich der Leistungsgrößen als Maßstab für Dynamik macht deutlich, wie positiv sich der 120i im vollständigen Dieselmotorenfeld abhebt. Mit einem Wert von 15,3 kg/kWh räumt der 120i eine Spitzenposition unter den Dieseln seiner Vergleichsklasse ein.

Und die intensive langjährige Erprobung des Triebwerks zeigt, daß der 120i Turbo-Diesel seine hohe Leistungsfähigkeit mit außerordentlicher Zuverlässigkeit verbindet. Turboböden haben ihre Qualitäten und ihre Standhaftigkeit gerade in Verbindung mit Dieselmotoren umfassend unter Beweis gestellt.

Turbobauflöschung setzt die ansonsten nutzlos verpuffte Abgasenergie in wirksamer Leistung um.

Über einen zweistufigen Krümmer aktiviert das ausströmende Abgas die Turbine und damit den Lader, so daß auf der Ansaugseite die Verdichtungsstufe bereits kompensiert die Einlaßventile erreicht.

Der Turbo-Dieselmotor des BMW 120i arbeitet also mit einem höheren Füllungsgrad als konventionelle Dieselmotoren. Dies ermöglicht größere Luftmengen, die Einspritzung von mehr Kraftstoff ermöglicht und damit zu höherer Leistung und höherem Drehmoment führt.

Das Bild zeigt eine Ringsaufnahme eines Turboladers (1).

Eine weitere Grafik (2) zeigt, wieviel ausgeglichener der 6-Zylinder beim Drehmomentverlauf im Vergleich zum 4-Zylinder ist.

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

Ein thermostatisch geregelter Motor-Luftkühler sorgt für optimale, motorstosende Öltemperaturen (3).

Als Sonderausstattung ist eine Heizung für den Kraftstofffilter lieferbar. Sie verhindert das Verstopfen des Kraftstoffsystems durch Paraffin-Ausscheidung aus dem Dieselmotorenöl bei tiefen Außentemperaturen bzw. bei Dieselmotoren mit zu geringem Flashpunkt (Sommerdiesel). Dadurch ist selbst bei geringsten Kältebrüchen die Betriebbereitschaft gesichert.

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

Der 524td baut auf der für ihre umfassende Reifezeit und Langlebzeitqualität 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 vorteilhaften Standfestigkeit des Dieselmotors und die vielfältigen konstruktiven Lösungen für Langlebqualität des Gesamtfahrzeugs machen dem neuen BMW 524td zu einer hervorragenden Investition. Er ist im Gesamtmarkt ein überaus gutes Preis-Leistungs-Verhältnis mit außerordentlicher Qualität, hoher Wert-erhaltung und damit ausgezeichnetem Gesamtwirtschaftlichkeit.

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

Die Voraussetzungen dafür, die grundsätzlich höhere Laufkultur des BMW 6-Zylinder-4-Zylinders und sehr aufwendige Dämmungsmaßnahmen an der Karosserie. Bei der Entstehung des neuen BMW 524td wurde großer Wert auf Behaglichkeit – und Geräuschdämmung gelegt – besonders an vielen Details im Motor- und Innenraum, z.B. der selbsttätigen, geräuschabhängigen Ausformung des Dämmmaterials unter der Motorhaube, aber gleich an der Quelle wesentlicher Geräuschemissionen (Bild 3, 13). Zusätzliche Dämmungsmaßnahmen im Bereich des Antriebsstrahls sind ebenso an der Geräuschisolierung beteiligt wie der spezielle schallschlüsselnde Ventriilmantelzug oder die größeren, mit dichteren Schwerkstoffen abgedichteten Flächen (7/8). Genauso wichtig wie der Schall bestmöglichen mechanische Schwingungen des Karosserietellers im neuen BMW 524td. Zwischen Motorblock und Kupplungsgehäuse reduziert eine Verteilungsschale mögliche Vibrationen, spezielle Luftbleche sorgen in einem niedrigen Pegel im Auslassbereich für eine akustische Entkopplung der Charakteristik. Die sorgfältige Steuerungsgenerische Hinsicht kommt, daß ein turboladeter Dieselmotor weniger Schallemissionen abstrahlt, als man es von normalen Dieselmotoren gewohnt ist. Das sechsstufige 5-Gang-Schaltgetriebe wurde speziell auf die niedrigere Drehzahl-Charakteristik abgestimmt und bezogen auf das hohe Drehmoment des Turbo-Diesels entsprechend verstärkt.

Der BMW 524td bietet noch eine überaus gute Steigerungs-fähigkeit.

Durch die 4-Gang-Automatik mit Wandlerüberbrückungs-Kupplung.

Die Kombination Turboaufladung mit Automatik ergibt ein besonders harmonisches Laufverhalten – die beste Voraussetzung für hohe Ansprüche an den Fahrkomfort – die Wandlerüberbrückungs-Kupplung – die kraftschlüssige Verbindung zwischen Motor und angetriebenen Rädern (im 4. Gang ab etwa 85 km/h – ist der Leistungsstand zur Schaltvariante sehr gering – 175 km/h zu 160 km/h höchst geringfügig). Die 4-Gang-Automatik im neuen BMW 524td (4) verleiht dem Komfort eines automatischen Getriebes mit den vertrauensvollen bewährten Vorteilen eines handgeschalteten 5-Gang-Getriebes mit Schwingungs-Charakteristik. Durch spezielle Auslegung, die Schwingungs-Charakteristik im höchsten Gang und durch Maßnahmen wie die Wandlerüberbrückungs-Kupplung erreicht der neue BMW 524td gerade in der Automatik-Version beispielhaft günstige Verbrauchswerte.

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

Federung und Dämpfung wurden dem anderen Federwerkgewicht und der spezifischer Gewichtsverteilung angepaßt.

Um ein komfortables Bremsen zu ermöglichen, wurde ein von der Nockenmechanik angegebener Unterdruckversteller für Steuer- und Regelungsaufgaben, vor allem aber für die Bremskraftverstärkung installiert. Die Abstimmung des als Sensoreinrichtung erhältlichen ABS-Systems wurde ebenso dieseldiebig modifiziert.

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

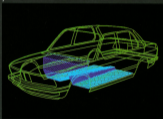
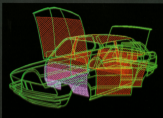
Der 524td bietet zudem die hervorragende passive Reifezeit, die alle BMW der 5er Reihe auszeichnet. Er ist damit eines der sichersten Automobile, die man heute kaufen kann.

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



Der SZ44d bietet eine spezielle, sehr aufwendige und informative Vorgablogik. Beim Startvorgang wird dem Fahrer sowohl die Vorkühlpumpe angetrieben (1) als auch die Motorbremse (2) optisch signalisiert (3). Mit der BMW Service-Intervallanzeige macht automatische Wartungsfrequenz einen großen Schritt in die Zukunft (2). Die Elektronik des Service-Intervallsystems im SZ44d beruht auf der Grundlage von Drehzahl (3), Motor Temperatur, zurückgelegter Wegstrecke, Zeit und Zahl der Starts genau die jeweilige Belastung des Motors ab und legt dies jeweils ganz individuell an, wann Injektoren oder Dieselpumpen fällig werden. Das ist in der Regel – bei korrekter Fahrzeugnutzung – erheblich später als bei den nach Durchschrittsbelastung fixierten Kilometer-Intervallen.





Aufwendige Sitzabstimmungsmaßnahmen (z.B.) mit den je nach Einsatzbereich und -weise festgelegten Materialien – wie z.B. hochgegrünter PUR-Schaum, Schwerechicht-Material und Vlies – sichern ein sehr niedriges Geräuschniveau, da auch bei der Fahrzeugakustik mit modernsten Methoden getuscht und optimiert wird. Selbst der ISM ist selbst auf diesem Gebiet besonderen Komfort.



Mod 1 und 8, Sonderausstattungen:
 Tankunter-Relaydeckel, Metall-, Lederung,
 Nickerstrahlröhre, Bordstromgerät,
 Seitenheizung für Fahrerfußraum,
 Kopfstützen für Front.

Mod 4, Sonderausstattungen:
 Alufelg, Autoclean-Gehäuse mit Schwingung
 Absorber, Fahrerfußraum, elektrisch,
 reinernd Motor.

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 Produktangebot wie für völlig neue Produktions-, Montage- und Kontroll-Einrichtungen (z. B. Einbaueinzelteile Fertigung), das neue BMW Werk Jany, wo die Dieselmotoren gefertigt werden (J.6).

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

Rechnerautomatisierte „Produktionsstraßen“ sichern auch die Einhaltung kleinster Toleranzen und machen die höhere Qualität ständig reproduzierbar. Das steigert ebenfalls sehr hohe Lebensdauer von BMW Toleranzen 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 Hinterradgehäuse-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.

Belastungsverträglich gilt dieser Aufwand auch der Haltbarkeit auf Dauer (D). Wie bei jedem BMW 5er Klasse beim BMW 524td vielfältige und äußerst sorgfältige Korrosionsschutz-Maßnahmen dazu, daß man das außerordentlichste Qualitätsereignis auch nach nach Jahren ungehindert genießen kann.

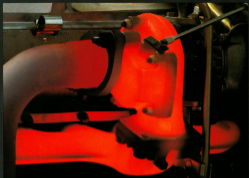
Auch deshalb ist der 524td ein sehr attraktives Angebot für Käufer, die Wirtschaftlichkeit und Langlebigkeit sehen. Aber auch besonders im Hinblick auf Zuverlässigkeit, Problemlosigkeit, Langlebigkeit und Wartenhaltung.

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 Werkstattausstattung und hochwertigen BMW Originalteilen dafür, daß sich der Kreis zwischen Produkt- und Servicequalität zum Vorteil des Kunden schließt.

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

BMW bietet mit dem 524td auf innovative Weise ein neues Automobil, das zu vielen Fahrern andere 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 Abhängigkeit besondere Ansprüche an die Energieökonomie eines Fahrzeuges der ersten Klasse stellen. Für sie bietet BMW mit dem 524td eine Leistungsbeibehaltung eine neue Form von Freude am Fahren.

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



Spezialanforderungen
(Stahl/Lackierung,
Kupferteile im Feld)



