

**518
520 520i
525 528**





Al di là delle classi.

Ciò che oggi si richiede ad un'automobile non è più l'imponenza e la maestà esteriore, ma sono altre qualità più aderenti alla mentalità e al traffico odierni: cioè molta sostanza concentrata in dimensioni ragionevoli. La congestionata circolazione delle nostre strade non fa differenza fra classi di vetture; tutte sono pressate dalla medesima necessità: la concentrazione all'essenziale. Tenendo conto di ciò, la Serie 5 BMW è stata studiata in base al criterio fondamentale «non più grossa, ma migliore». E migliore vuol dire un'intelligente combinazione di

prestazioni e sicurezza su strada, confort di marcia e signorilità di equipaggiamenti: il tutto riunito in un disegno funzionale e in dimensioni compatte. Questi modelli BMW rappresentano pertanto un nuovo gradino del progresso automobilistico, al di fuori delle categorie tradizionali.

Questa concezione originale è stata differenziata dalla BMW in 5 versioni, che variano la «tonalità» in cui essa si presenta agli utenti per adeguarsi alle loro esigenze, ma non ne tradiscono mai il principio: BMW 518, 520, 520 i e BMW 525, 528. Scegliere l'efficienza nella sua forma più

compatta o la compattezza nella sua forma più efficiente non cambia l'aspetto determinante del problema; ciò che si acquista non è il medesimo oggetto, ma un oggetto dal medesimo carattere: un'automobile concepita per il futuro e quindi ricca di futuro.

Se questa linea costruttiva si è presto trasformata in una curva ascendente di successo, ciò è dovuto semplicemente al fatto che la tendenza all'essenziale acuisce il senso critico, per cui è inevitabile che aumenti il numero dei piloti BMW.

Un'automobile non si giudica dalla lunghezza.

Dalle vetture BMW della Serie 5 traspare chiaramente l'obiettivo dei loro ideatori: costruire delle automobili capaci di soddisfare i piloti più ambiziosi. L'impegno costruttivo, la tecnica finemente armonizzata in ogni dettaglio e l'accuratezza delle finiture vanno assai al di là del grado abituale in questa classe di vetture. La somma di tutte le realizzazioni tecniche riunite in questi modelli BMW offre un piacere, una signorilità e una sicurezza di marcia del tutto eccezionali, conferendo loro un carattere inconfondibile.

L'alta classe nella sua espressione più compatta.

Nelle vetture BMW della Serie 5 si trovano abbinati eccellenti prestazioni, eccezionale sicurezza di marcia, elevato confort e ricchi equipaggiamenti. La differenza dalle vetture di caratteristiche similari sta nelle dimensioni compatte: l'automobilista che preferisce l'effettiva sostanza alla vistosa apparenza, non dà infatti molto peso alla grossezza di una vettura. Ciò che conta per lui è quanto essa racchiude.

L'immagine di sé.

La linea delle vetture della Serie 5, come quella di tutte le BMW, è tesa, dinamica e risolve con armonico equilibrio il rapporto fra corpo vettura e superfici vetrate. Tutti i dettagli che, sommati assieme, costituiscono l'immagine complessiva, conferiscono alla Serie 5 BMW un aspetto inconfondibile, di un'eleganza sobria e signorile: merito di un disegno che non ricerca la forma fine a se stessa, ma è il risultato di approfonditi e ragionevoli studi

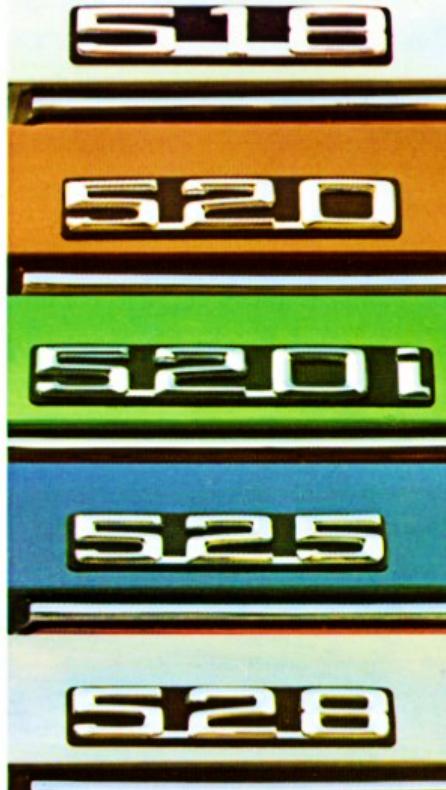
sull'efficienza. I caratteri di famiglia di queste BMW sono diventati ancora più evidenti grazie alla tipica calandra BMW raccordata superiormente al cofano motore e proseguita su di esso dal profilo in rilievo della lamiera. La sagomatura della coda è stata resa più incisiva, ed è stata accresciuta la «sicurezza luminosa» grazie all'adozione di gruppi ottici più grandi; il bocchettoni del serbatoio è stato spostato sulla fiancata destra.

La qualità e la vita.

La scelta di una BMW e della sua tecnica d'avanguardia è un investimento ragionato nell'eccezionale sicurezza e nelle elevate prestazioni che essa offre. È un fruttuoso investimento a lunga scadenza, garantito dalle inimitabili doti di queste vetture: l'accurata selezione di materiali pregiati, l'alto grado di finitura, l'amore per il dettaglio tipico della BMW, e in special modo le soluzioni, studiate con impegno senza uguali, per garantire la protezione dei passeggeri, controllate in una dura serie di prove e destinate a conservare per lungo tempo l'alto valore di una BMW.

La carrozzeria viene sottoposta ad un trattamento preliminare, esclusivo della BMW, che prevede un bagno eletroforetico in verticale nel quale essa viene rivestita con un film di fondo anticorrosione; dopo di che vengono applicati vari strati di vernice che mantengono per lungo tempo inalterata la lucente «epidermide» della vettura. Vi si aggiunge la verniciatura antirombo sotto il pianale e il trattamento protettivo BMW delle

cavità interne, che rende immune dalle ossidazioni ogni angolo della scocca. E a chi non arretra davanti al piccolo impegno richiesto dalla Casa, facendo



eseguire due trattamenti successivi, in concomitanza con i normali servizi di manutenzione dopo 14 e 36 mesi, la BMW offre una garanzia di 6 anni contro la corrosione.

A richiesta: cerchioni in lega leggera, specchio retrovisore esterno orientabile dall'interno



A richiesta: cerchioni in lega leggera,
poggiatesta posteriore

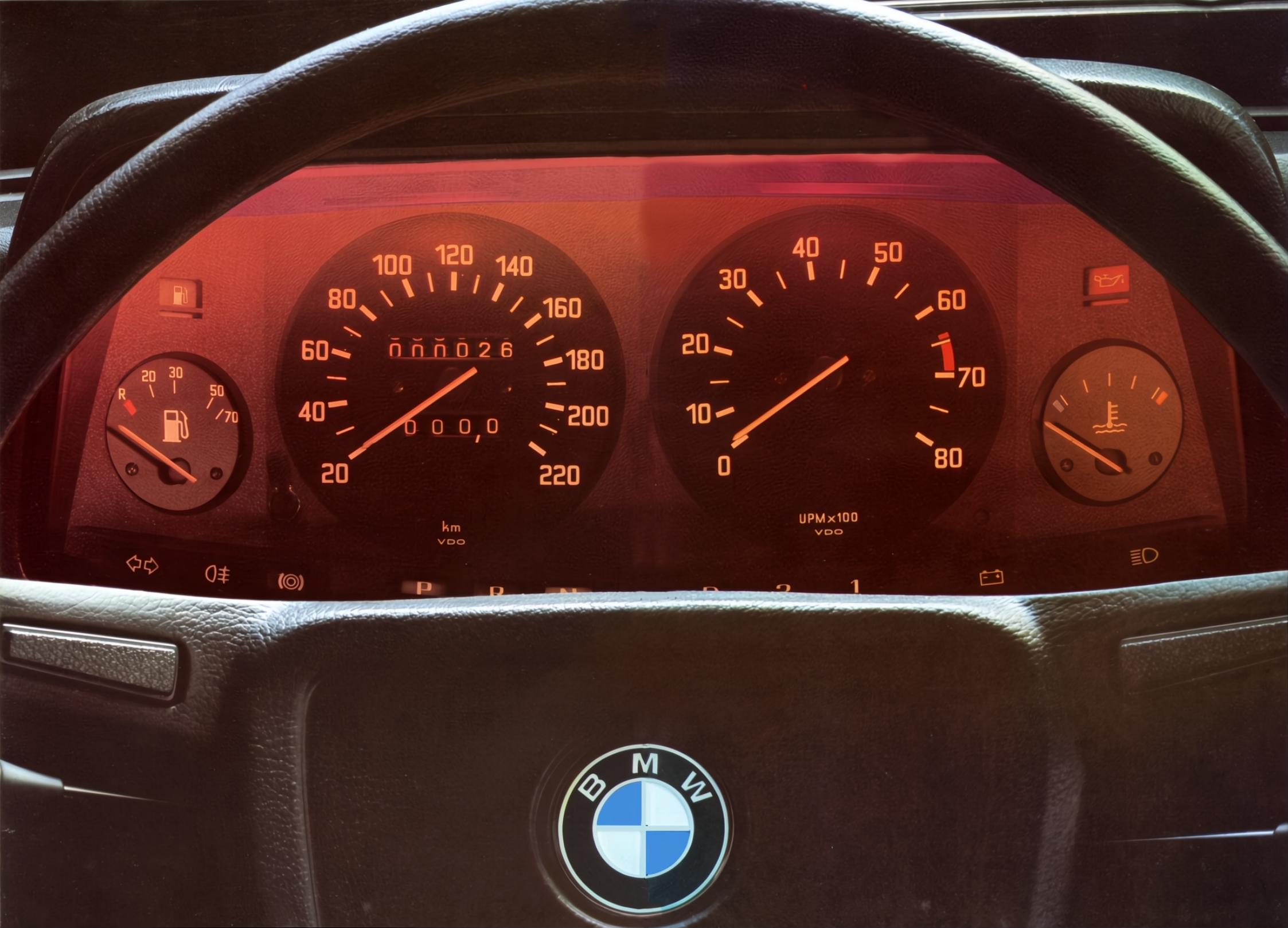




La quinta dimensione.

Normalmente le automobili di grande classe vengono misurate in quattro dimensioni: prestazioni, signorilità di marcia, sicurezza e prezzo. Nella Serie 5, l'azione combinata del pilota e della vettura ne creano una quinta: la personalità.

A richiesta: cerchioni in lega leggera, tettuccio apribile in acciaio ad inclinazione variabile, poggiatesta posteriori, radio.

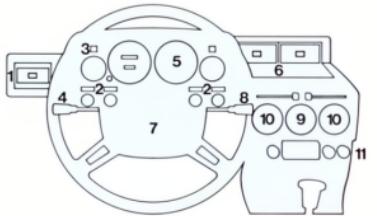


**Il cockpit BMW:
tecnologia del relax.**

Una BMW dispone di comandi comodi e razionali. Comandi studiati con la precisa funzione di offrire un'eccezionale sicurezza di marcia, grazie all'incondizionato dominio della più avanzata tecnologia disponibile. Una BMW è quindi sempre costruita in modo da ridurre al minimo lo sforzo di concentrazione necessario al guidatore per «tenere in pugno» la vettura. In modo che la parte maggiore della sua attenzione possa essere dedicata alla guida nel senso più ampio e libero della parola, che egli possa cioè decidere la sua condotta di marcia con il corpo rilassato e la mente ben sveglia. Quest'obiettivo è stato raggiunto grazie appunto ai comandi impostati in modo sistematico in base a prove biomeccaniche simulate a severi criteri di sicurezza, nonché grazie agli strumenti ben legibili. Un «ambiente di viaggio» gradevole è assicurato dai

1. Griglie immissione aria dell'impianto di riscaldamento ed aerazione con alette
2. Pannello di controllo con spie per: lampeggiatori, faro fendinebbia posteriore, luci di segnalazione, indicatore del livello del liquido freno, canica batteria, insufficiente pressione olio, il pannello indicatore della posizione selettore nelle vetture con cambio automatico (518, 520, 524, 525, 528) è sistemato direttamente nel campo visivo del guidatore.
3. Indicatore livello carburante con spia della
4. Leva comutatrice combinata per lampi-
pagnatori, avvisatore ottico (spruzzo
luce), luce abbagliante e luci di parcheggio.
5. Contagiri (a richiesta per la 518 e la 520); la
distribuzione di serie provvede un orologio al

quarzo.
6. Griglie d'immissione aria fresca, regolabili



orientabili in senso orizzontale e verticale. La regolazione laterale permette il perfetto coordinamento tra i due pilotti per una migliore circolazione d'aria fresca.
2. Pannello di controllo con spie per: lampeggiatori, faro fendinebbia posteriore, luci di segnalazione, indicatore del livello del liquido freno, canica batteria, insufficiente pressione olio, il pannello indicatore della posizione selettore nelle vetture con cambio automatico (518, 520, 524, 525, 528) è sistemato direttamente nel campo visivo del guidatore.

3. Indicatore livello carburante con spia della
4. Leva comutatrice combinata per lampi-
pagnatori, avvisatore ottico (spruzzo
luce), luce abbagliante e luci di parcheggio.
5. Contagiri (a richiesta per la 518 e la 520); la
distribuzione di serie provvede un orologio al

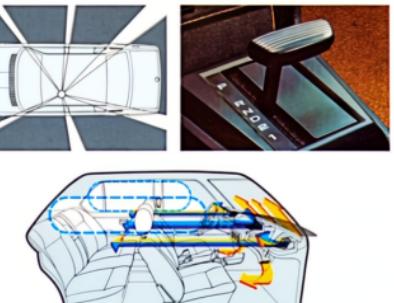
quarzo.



**Per vederci bene e per
essere visti altrettanto bene.**

Le grandi superfici vetrate di cui è dotata ogni vettura BMW assicurano un'eccellente visibilità in tutte le direzioni. E noto e con le nebbie i doppi proiettori diurni e i grandi gruppi ottici anteriori sono stati studiati e integrati in modo da ridurre al minimo la resistenza aerodinamica, incorpati guadagnano una buona visibilità e un'altrettanto buona «individuabilità» da parte degli altri utenti della strada. In tal modo, sia ai piloti BMW sia agli altri è offerto un altro grado di sicurezza in qualsiasi circostanza ambientale.

Un ulteriore contributo alla sicurezza del traffico e alla resistenza di guida è



il coinvolgimento delle correnti aerodinamiche interne, accuratamente studiato, assicura a tutti i passeggeri gradevoli «zone climatiche» nell'abitacolo anche con ventilatori al massimo.

A richiesta: impianto aria condizionata, radio, cambio automatico.

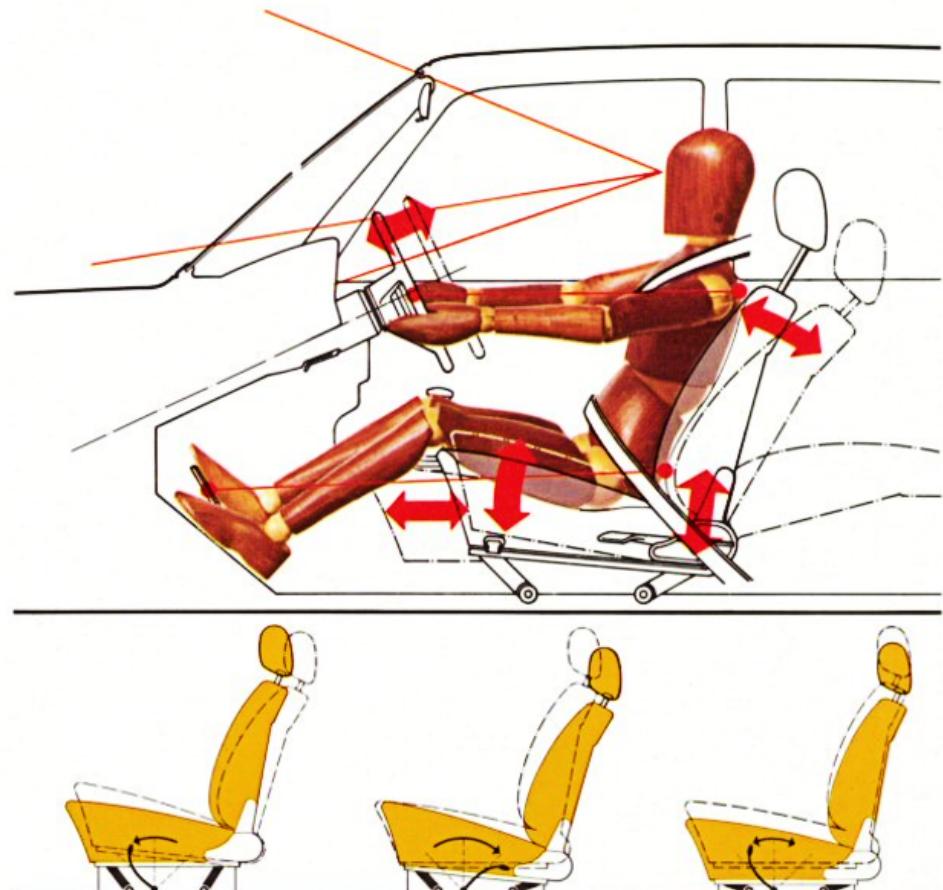
offerto dal cambio automatico, fornibile a richiesta per i modelli BMW 520, 525 e 528. In una BMW, esso costituisce un elemento perfettamente integrato nel sistema di propulsione. La base che ha permesso il perfetto adattamento della vettura al traffico è costituita dalla concezione estremamente favorevole della coppia motrice nei motori BMW, che presentano un valore assai elevato in un ampio settore di regimi. Il cambio automatico agisce quindi come un copilota meccanico, che si assume le manovre manuali del guidatore senza influire in alcun modo sulla sua libera decisione.

Confort individuale per una maggior sicurezza di marcia.

Per poter guidare con tranquilla, sicura padronanza occorre anzitutto esser seduti comodamente: perciò la BMW si è dedicata con impegno e ampiezza di mezzi alla progettazione di sedili atti a soddisfare in pieno questa esigenza. Essi sono stati realizzati secondo principi strettamente anatomici e con l'impiego di materiali e soluzioni costruttive di grande pregio: l'imbottitura, grazie alle sue ponderate caratteristiche di sagomatura e consistenza, assicura tanto una posizione fisiologicamente esemplare quanto un eccellente appoggio laterale in curva. Il molleggio dei sedili costituisce insieme alle molle e ammortizzatori del veicolo un'unità funzionale, ed è stato pertanto armonizzato con precisione con gli altri elementi del sistema. La resistenza degli ancoreggi e l'intera meccanica dei sedili sono stati accuratamente collaudati e sono di assoluta affidabilità: un importantissimo fattore per la sicurezza interna in caso di collisione.

Lo strumento automobile adeguato al pilota: il sistema sedili-visibilità-comandi BMW.

Questo sistema – di serie nelle BMW 525 e 528, a richiesta per gli altri modelli – permette di accrescere ancora di più il confort e la sicurezza di comando.



La posizione di guida rispetto allo sterzo e ai pedali è adeguabile ad ogni singola corporatura: lo rendono possibile la regolazione assiale del piantone sterzo e quella bidimensionale del sedile di guida. Ciò consente al pilota di variare a volontà e con la massima facilità la propria posizione di appoggio sul sedile, sia in senso longitudinale, sia in senso verticale e sia nell'inclinazione; mentre lo schienale è

regolabile a piacere fino al completo ribaltamento in orizzontale. Nei poggiastesa anteriori, a partire dalla BMW 525, è possibile variare anche l'inclinazione.

L'equipaggiamento di una BMW è l'espressione di un concetto fondamentale della Casa: che il confort di marcia è soprattutto l'arte di rendere gradevole la sicurezza aumentando la resistenza alla guida.



A richiesta: BMW 528 cambio automatico con
impianto aria condizionata e radio BMW Bavaria S





**Equipaggiamenti diversificati:
un omaggio all'individualità.**

La gamma di equipaggiamenti finemente differenziati, studiati per la Serie 5 BMW, si riconduce direttamente all'originaria individualità di ogni vettura BMW: non ne è anzi che una naturale conseguenza e un'ulteriore conferma.

BMW 518 e 520: orologio al quarzo di serie nella zona strumenti.
BMW 518 ÷ 528: vani portaoggetti nelle porte anteriori (fig. 3) e a partire dalla BMW 525 leva per orientamento dello specchio esterno.

BMW 520 ÷ 528: pomello leva del cambio in legno.
BMW 520 ÷ 528: bracciolo centrale posteriore a scomparsa, a partire dalla BMW 525 sagomatura dei sedili posteriori a poltrone separate (fig. 4/5).
BMW 520 ÷ 528: tappo serbatoio carburante con chiusura a chiave (unificata).

BMW 520 i ÷ 528: contagiri (fig. 2).
BMW 520 i ÷ 528: anelli abbellimento ruota cromati.
regolazione altezza sedile e piantone sterzo.
BMW 525 e 528: freni a disco posteriori.
BMW 525 e 528: specchio retrovisore esterno lato guida orientabile elettricamente (fig. 1).
BMW 525 e 528: tasche dietro agli schienali dei sedili anteriori.
BMW 528: cassetto ripostiglio con serratura (chiave unificata).
BMW 528: fondo della console centrale in legno con listelli in gomma.
BMW 528: modanature in legno sulla parte superiore dei rivestimenti porta.

Equipaggiamenti a richiesta: la lampada di Aladino in azione.

Al gran numero dei desideri individuali di ogni pilota BMW risponde sapientemente la vasta serie di equipaggiamenti speciali offerti a richiesta.

I cerchioni in lega leggera BMW riducono le masse non sospese e accrescono pertanto la sicurezza di marcia (fig. 12).

Impianto radio. Diversi modelli fornibili a richiesta. Radio BMW Bavaria S con decoder dell'emittente e del parlato (fig. 7).

Volante sportivo di sicura presa, diametro mm. 380 (fig. 9).

Tettuccio apribile in acciaio ad inclinazione variabile con comando elettrico o a manovella (fig. 10).

Impianto lava/tergifiari e proiettori fendinebbia allo iodio (fig. 11).

Cinture di sicurezza automatiche a 3 punti e poggiapiede regolabili in altezza e inclinazione per i sedili posteriori (fig. 6).

L'impianto aria condizionata garantisce un ambiente termicamente gradevole qualunque siano le condizioni atmosferiche (8).





**Al pilota la gioia di guidare,
ai passeggeri la gioia di viaggiare.**

Il confortevole equipaggiamento della Serie 5 BMW non si esaurisce nel posto guida: signorilità e confort sono un obbligo per i sedili di tutti i passeggeri. Chi siede sul divano posteriore ha a disposizione un abbondante spazio per le gambe, e nei modelli a partire dalla BMW 525 può accomodarsi su poltroncine separate, dotate di schienali gradevolmente inclinati. A partire dalla BMW 520 il sedile posteriore è provvisto di un bracciolo centrale, e per tutti i modelli della Serie 5 sono fornibili a richiesta i poggiatesta. L'assetto finemente armonizzato permette ai passeggeri posteriori di viaggiare comodi e riposati anche sulle lunghe distanze. Le porte sono larghe e, grazie all'ampio angolo di apertura, consentono di accedere senza fatica anche al retro della vettura.

A partire dalla BMW 525 sul retro dei sedili anteriori sono ricavate delle tasche ripostiglio.



Propulsori BMW: i motori dell'attività.

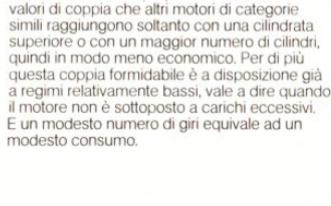
L'inebriante sviluppo di potenza dei propulsori BMW è il risultato tanto di una ricerca tecnica di base condotta per lunghi anni, quanto anche della somma di esperienze raccolte nel vittorioso impiego di possenti motori da competizione. Le soluzioni adottate in base ai principi della motoristica sportiva sono la chiave non solo della superba potenza, ma anche

dell'economia d'esercizio, invidiabile anche per vetture di altre cilindrate e prestazioni, e così pure dell'eccezionale resistenza e durata dei motori BMW.

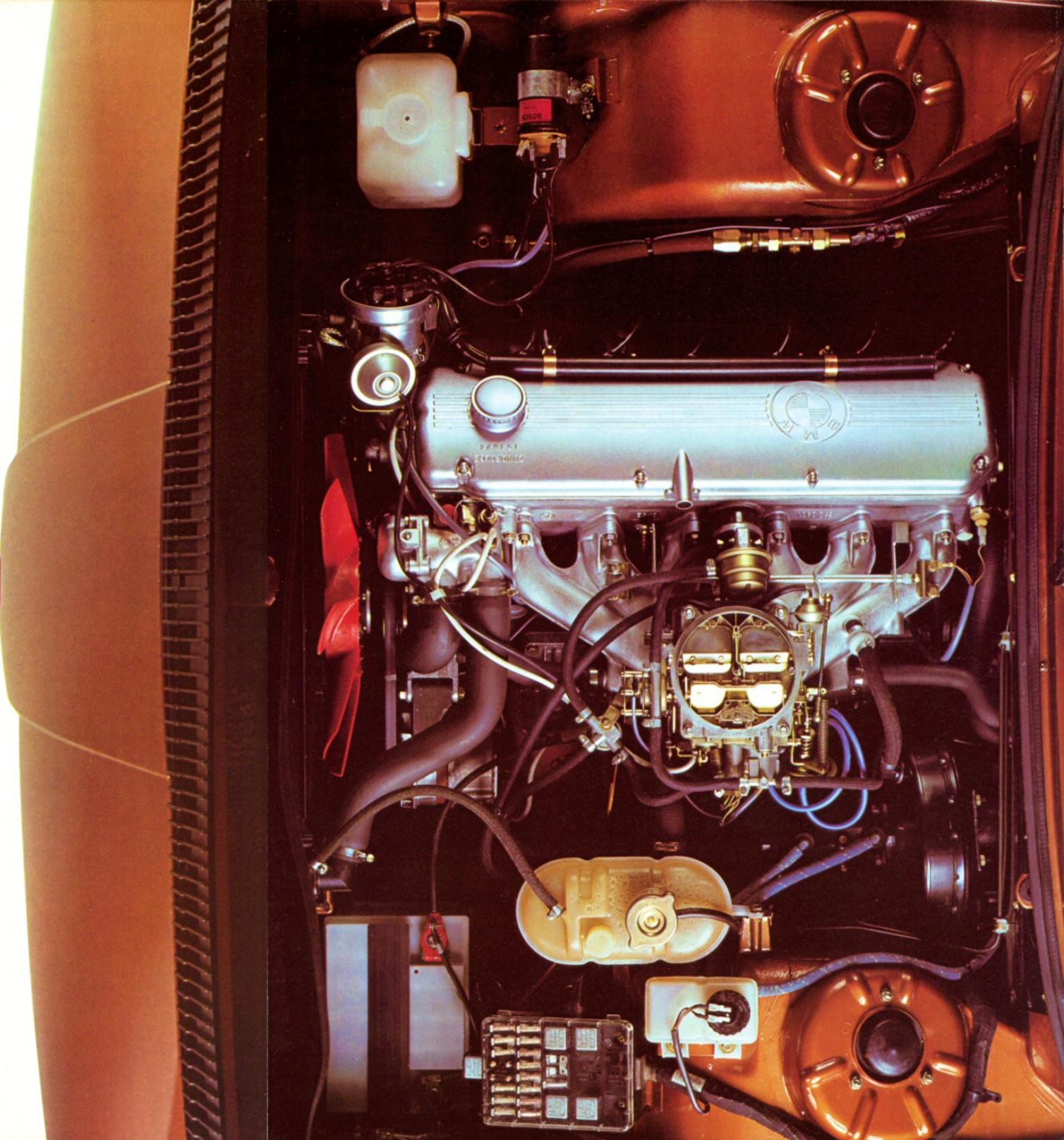
Il rendimento di queste automobili è caratterizzato dall'alto valore di coppia esteso ad un ampio settore di regimi, nonché dalla particolare elasticità che ne deriva.



Grazie alla camera di scoppio polisferica di nuova concezione, è stata ottenuta un'ideale turbolenza della miscela e una combustione morbida accompagnata da un elevato rendimento termico. Tutto ciò ha reso possibile uno sviluppo di potenza senza precedenti, una combustione assolutamente silenziosa, dei gas di scarico «puliti» e un consumo di carburante contenuto.



La perfetta equilibratura delle masse in movimento, l'accurato smorzamento delle vibrazioni all'albero motore e al manovellismo hanno permesso di ottenere nei 6 cilindri BMW un funzionamento estremamente «discreto», dal suono simile a quello di una turbina.



L'insieme è più della semplice somma delle parti.

Ciò che distingue una BMW dalle altre automobili non è soltanto la moltitudine delle pur brillanti soluzioni tecniche in essa adottate, bensì l'originalità della sua concezione, che le conferisce un carattere e una personalità inconfondibili. È l'unione e la precisa armonizzazione di un gran numero di dettagli tecnici d'avanguardia che sommati danno origine ad un tutto organico e insuperabile.

I propulsori BMW sono fra i più moderni del mondo, e combinano in un attento equilibrio potenza ed elasticità, perfetto funzionamento ed economia d'esercizio.

Le eccezionali doti di questi motori richiedono un assetto di pari qualità: la tipica combinazione BMW di montanti molleggiati anteriori e bracci triangolari oscillanti posteriori è ancora una volta una garanzia per l'eccellente comportamento su strada di queste vetture.

Il cambio ha quattro marce

completamente sincronizzate e dispone di una leva centrale a breve escursione che permette cambi di marcia rapidi e agevoli. Lo sterzo, preciso e morbido, consente una guida perfettamente modulata anche alle alte velocità senza richiedere continue, snervanti correzioni; la BMW 528 è inoltre equipaggiata con un servosterzo ad azione condizionata dal regime del motore.

Riconoscimento dell'essenziale.

Il marchio BMW è un simbolo di elevate prestazioni in campo automobilistico: ma l'obiettivo tecnico della BMW non è quello di raggiungere la massima velocità possibile, bensì di realizzare vetture capaci della massima efficienza alle velocità a cui normalmente si viaggia.

Con l'efficienza si fa più sicuramente strada e si arriva comodamente più lontano.

L'efficienza della vettura riduce lo sforzo fisico e psichico del guidatore e crea le condizioni necessarie per quel tipo di guida rilassata che permette a lui e agli altri di imprimere al traffico un carattere di tranquilla scorrevolezza. È un «supporto tecnico» che rende agevole al pilota guidare con sicurezza e adeguarsi ad ogni circostanza, reagire meglio e più rapidamente, e comportarsi nel modo più consono al traffico: con lealtà e cavalleresca lungimiranza.

Il più convincente giro di prova con una BMW si fa ad es. su una strada nazionale a traffico intenso, a velocità sotto i 100 Km/h: è qui che un motore BMW dimostra quale confort e quale senso di sicurezza è capace di offrire. Che cosa rimane della grande potenza, quando non la si può sfruttare per le massime velocità? Semplice: tutti i vantaggi essenziali.



Le tracce dell'impegno.

Lo sport è una componente essenziale nell'attività della BMW, e ha influito in modo determinante sull'evoluzione della Casa. Per la BMW, lo sport motoristico non è mai stato fine a se stesso: è stato piuttosto uno stimolo costante allo sviluppo della tecnica automobilistica. Esso infatti è un fattore dinamico capace di promuovere la creatività dei progettisti, i quali non essendo, nelle costruzioni destinate all'impiego sportivo,

costretti a piegarsi continuamente alle leggi dell'economia e della possibilità di adozione in serie, dispongono di una libertà molto maggiore per rinnovare i principi tradizionali e per perfezionare un'automobile. Visto in questa prospettiva, lo sport automobilistico è una forma di ricerca di base che va a tutto vantaggio della produzione di serie.

Un ottimo esempio di realizza-

zione tecnica dovuta alla competizione sportiva, e una prova del fatto che quest'ultima non è praticata soltanto per l'effetto spettacolare sul pubblico, sono gli assetti BMW. A differenza di quelle macchine da corsa le cui componenti non hanno più alcuna relazione con le produzioni di serie, il Coupé da competizione BMW ad esempio monta un assetto la cui concezione si ritrova anche nella più compatta delle BMW.

L'assetto BMW: sintesi perfetta di resa e confort.

La combinazione di montanti molleggiati anteriori e bracci triangolari oscillanti posteriori fa dell'assetto BMW una delle costruzioni più efficaci e più sicure del mondo.

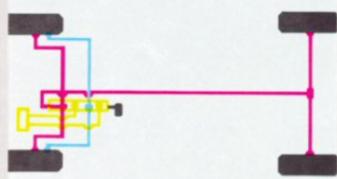
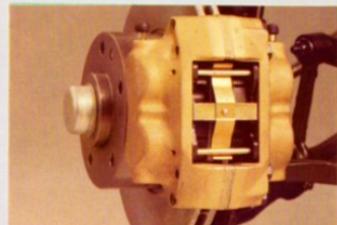
Le eccezionali prestazioni di questo assetto combinato sono il risultato di un'annosa e intensa ricerca tecnica e di una copiosa messe di esperienze sportive. Il segreto della sua superiorità sta nella coordinazione fra l'impegno costruttivo spinto fino nei minimi particolari e l'accuratissima armonizzazione sia della geometria dell'assetto, sia dell'azione calibrata di molle e ammortizzatori. È questo il motivo per cui nelle vetture BMW la precisione di marcia alle alte velocità e la formidabile tenuta in curva si accompagnano ad un elevatissimo confort: tutte doti che concorrono all'obiettivo comune di una straordinaria sicurezza su strada.

In una BMW la sicurezza di marcia non dipende dalla qualità della strada. La geometria dell'assale anteriore e quella dell'assale posteriore sono state armonizzate fra loro in modo ideale, sulla base di riflessioni teoriche, controlli approfonditi e collaudi su strada. La posizione e l'impostazione geometrica di

ciascuna ruota si adeguano, indipendentemente dalle altre, ad ogni condizione stradale e di marcia, obbedendo ad un programma di reazione prestabilito. Quando s'imbocca una curva o si cambia corsia, o quando si è costretti a scarti nei rettilinei, la campanatura della ruota esterna alla curva si modifica adeguandosi alla velocità di marcia. In tal modo l'assetto fornisce un'elevata tenuta laterale, si punta meglio contro la curva e permette un'alta accelerazione trasversale, il che equivale ad una perfetta aderenza. La disposizione dei montanti molleggiati anteriori è stata studiata in modo da produrre uno spostamento d'incidenza che riduce lo sforzo al volante e migliora ulteriormente la tenuta laterale.

Tutti i modelli BMW della Serie 5 sono dotati di un impianto frenante a doppio circuito con servofreno. Freni a disco sulle quattro ruote nelle BMW 525 e 528, freni a disco anteriori e a tamburo posteriori, ampiamente dimensionati, nelle BMW 518, 520 i. Il sistema frenante è provvisto di una valvola riduttrice di frenata, che impedisce il bloccaggio delle ruote posteriori. Nelle BMW 525/528 il freno a mano agisce meccanicamente sulle ruote posteriori mediante

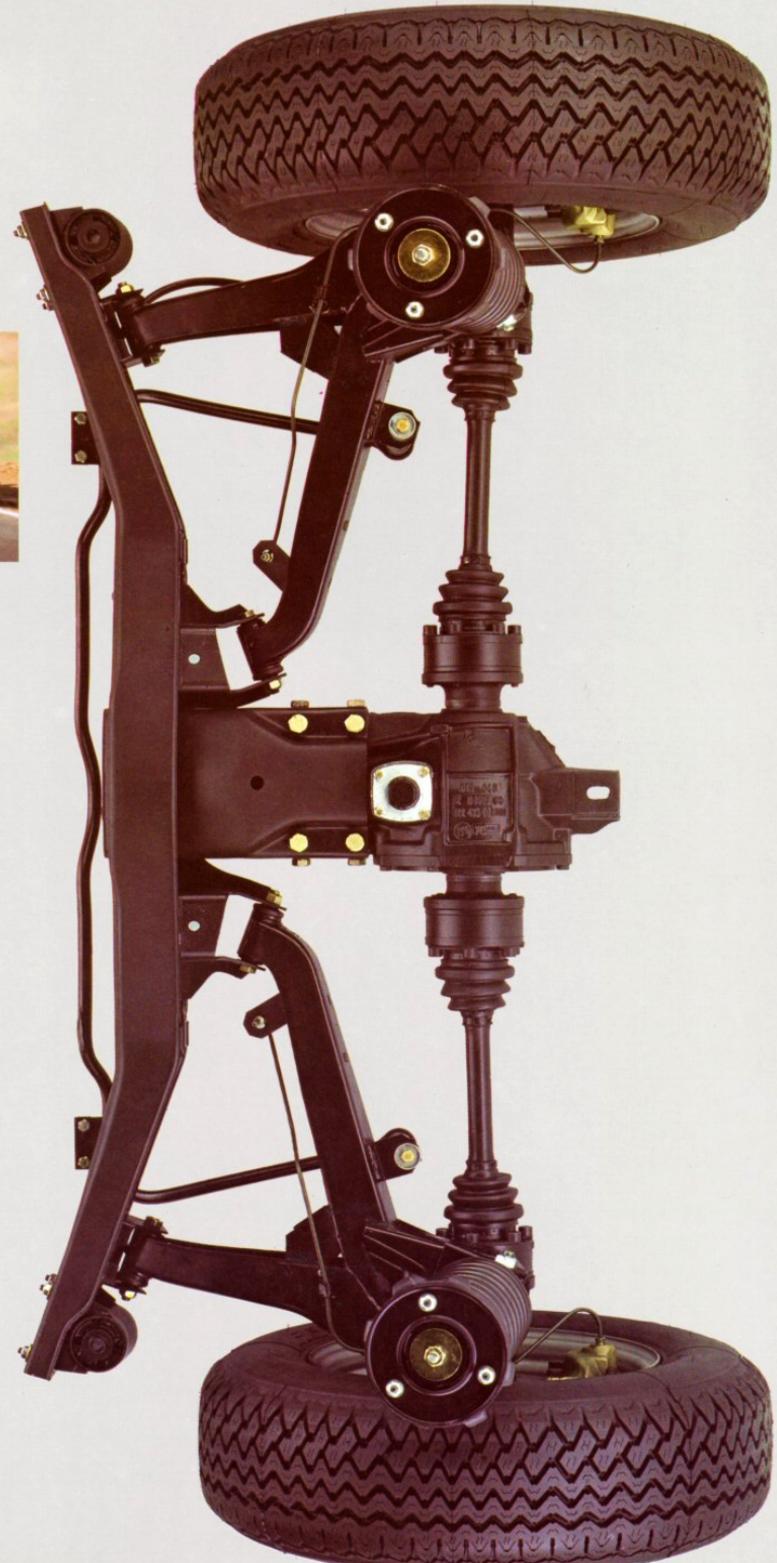
una coppia di tamburi supplementari.



Per la BMW la partecipazione alla competizione sportiva è nello



stesso tempo una prova di resistenza esasperata e una ricerca tecnica di base che va a tutto vantaggio della produzione di serie.



Nella figura, l'assale posteriore
della BMW 525/528

Sicurezza passiva BMW: progressione intelligente.

Una BMW non offre soltanto una quantità di particolari di sicurezza costruiti in modo perfetto ed efficiente: in essa la sicurezza è articolata in una catena di accorgimenti e dispositivi combinati sistematicamente in modo da sviluppare un'azione progressiva ed omogena: il sistema BMW per garantire la vita.

La ricerca e il progresso: sicurezza alla BMW.

La divisione esperienze carrozzeria BMW dispone di uno degli impianti più moderni d'Europa per le ricerche e i collaudi dei dispositivi di sicurezza automobilistici. Tutti gli elementi costruttivi vengono controllati complessivamente e singolarmente in stazioni di collaudo specializzatissime e dotate delle più recenti attrezzature, nonché nell'area di prova BMW, in una serie di sistematiche e costose prove reali e simulate, durante le quali vengono analizzate la resistenza e le reazioni di ogni componente in caso di ribaltamento o di scontri frontale/coda, frontale/fiancata, frontale/frontale e di sbieco. Le esperienze raccolte vengono tradotte direttamente in progresso a portata di mano in ogni vettura BMW.

Il bilancio delle energie.

Tutte le BMW dispongono di zone anteriori e posteriori (1) a deformazione controllata ed assorbimento di energia. Il comportamento della zona deformabile anteriore è stato perfettamente adeguato al tempo di reazione delle cinture di sicurezza, per cui vengono evitate eccessive punte di decelerazione di pilota e veicolo. Il diagramma illustra in modo convincente il decorso di questo processo nell'arco di tempo prestabilito.

Le prove di collisione contro barriera rigida sono state effettuate ad

una velocità di 50 Km/h. La deformazione del frontale – rappresentata nella fattispecie per la BMW 525 – è di circa 65 cm. La caduta programmata della curva di decelerazione fa sì che il trasportato con cintura di sicurezza allacciata venga trattenuto da quest'ultima nel momento in cui la forza di decelerazione è minore, per cui il carico che deve sostenere resta entro limiti sopportabili.

Per la BMW la sicurezza è un sistema.

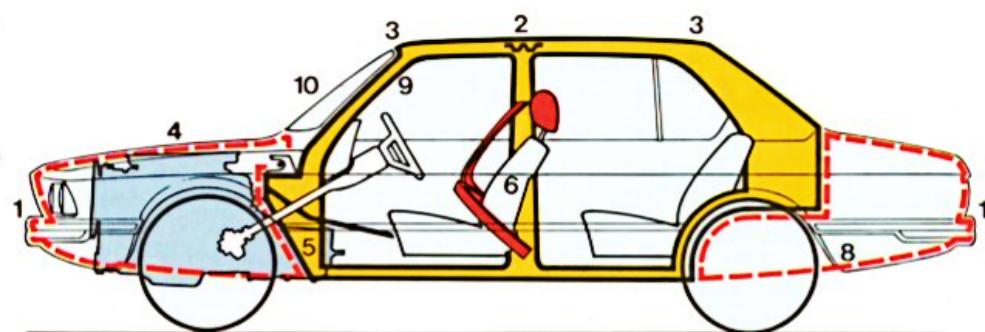
L'abitacolo è costruito come una cellula di sicurezza, irrobustita su tutti i lati: un rollbar incorporato (2) e dei solidi rinforzi disposti tutt'intorno alla cornice del padiglione, nonché al di sopra del parabrezza e del lunotto (3), la rendono resistente ai ribaltamenti e garantiscono lo spazio per la sopravvivenza. Il cofano motore è provvisto di uno speciale bloccaggio di sicurezza e di solchi a piegatura obbligata, per cui in caso di collisione si accartoccia verso l'alto annullando l'energia d'urto e non frantumando il parabrezza (4,10). Il tunnel dell'albero di trasmissione costruito con particolari accorgimenti e la parete diaframma anteriore rigida impediscono, in caso di scontro, al motore e al cambio di penetrare nel vano passeggeri (5). Grazie all'abitacolo rigido e alle serrature di sicurezza,

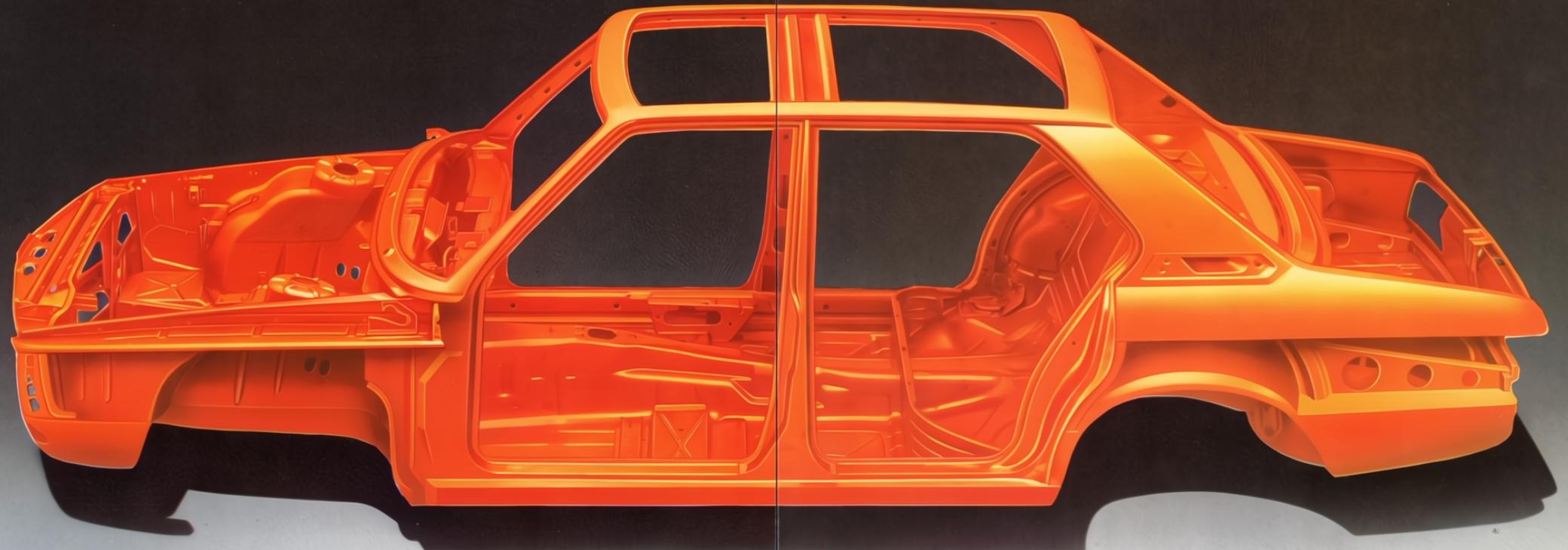
le porte rimangono chiuse anche dopo un urto frontale o un tamponamento, e si lasciano poi riaprire con facilità (6). Il piantone sterzo telescopico di sicurezza e la scatola guida sono sistemati dietro l'assale anteriore al di fuori della zona di cedimento (7). Il serbatoio è alloggiato in posizione protetta (8). L'interno vettura è imbottito con rivestimenti difficilmente infiammabili ad assorbimento di energia. Particolari del quadro strumenti, maniglie e specchio sono elasticci e deformabili (9). Fa parte della dotazione di serie un parabrezza in cristallo stratificato (10).

La sicurezza di una BMW costa un po' di più, ma ciò che essa offre è impagabile.

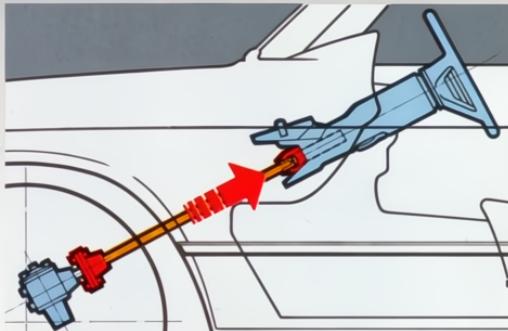
Le BMW 518 – 528 sono costruite in partenza con una riserva di sicurezza tale che i casi di emergenza si verifichino il più raramente possibile. Ma al contempo sono studiate in modo che, se mai l'emergenza dovesse verificarsi, le sue conseguenze rimangano sempre circoscritte in un ambito calcolato. Certo, una BMW non è a buon mercato, ma il suo pilota è ancora più prezioso.

Ci sono molti motivi per cui si può preferire una BMW. E ce ne sono alcuni per cui si dovrebbe.

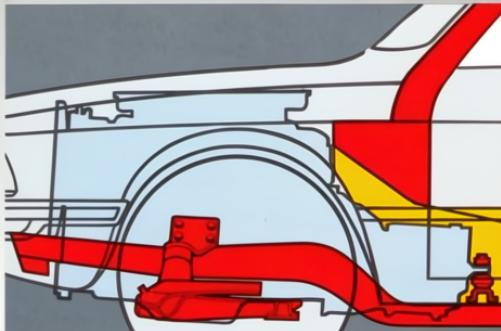




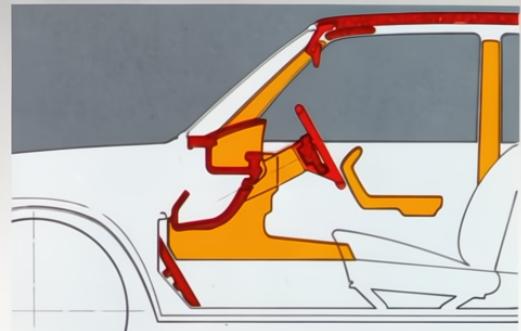
Zona deformabile anteriore con colano ad accartocciamento programmato verso l'alto.



Piantone sterzo telescopico di sicurezza.



Longheroni rigidi: condizione indispensabile per la deformazione programmatica del frontale.



Imbotitura di sicurezza nell'abitacolo



Combinazione di poggiatesta e cinture di sicurezza automatiche a 3 punti per i sedili anteriori.



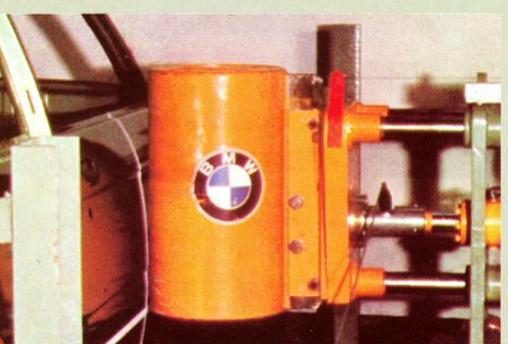
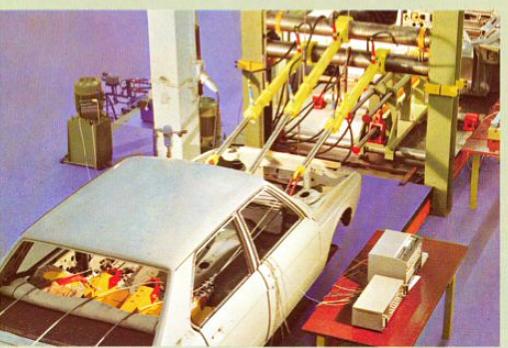
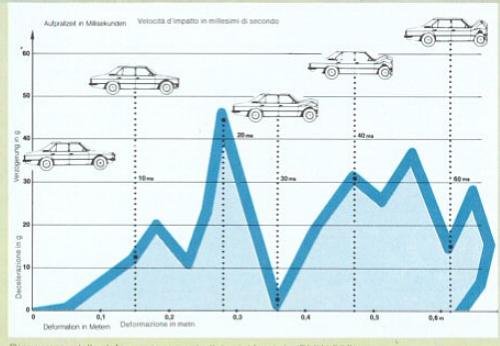
Speciale bloccaggio del cofano motore con ganci d'arresto



Serratura porta BMW con cunei di sicurezza.



Rollbar incorporato con elementi trasversali e longitudinali per l'ingredimento del tetto



Dati tecnici

BMW 518	BMW 520	BMW 520i	BMW 525	BMW 528	
Carrozzeria	Berlina a 4 porte, abitacolo di sicurezza rigido, con zone deformabili anteriori e posteriori, rollbar integrato, cofano motore avvolgente con dispositivo di sicurezza				
Dimensioni e pesi	Lunghezza mm 4620, larghezza mm 1690, altezza (a vuoto) mm 1425, passo mm 2636, diametro della ruota m 10,5 ampiezza porta anteriore mm 1000, posteriore mm 870 Carreggiata anteriore: mm 1442 Carreggiata posteriore: mm 1422	mm 1446	mm 1460	Carreggiata anteriore: mm 1420	
	Larghezza anteriore attaccolato all'altezza delle spalle mm 1380, larghezza posteriore mm 1375, larghezza dei sedili anteriori mm 570, posteriore mm 1380, profondità sedili anteriori mm 500, posteriore mm 480 Spostamento longitudinale dei sedili anteriori mm 225, spazio tra fine-schiene anteriore e tetto mm 1890, posteriore mm 870 Capacità del bagagliaio l 620, serbatoio carburante l 70, di cui 7 di riserva		Spostamento settile in altezza mm 40		
Motore	Peso a vuoto Kg 1240 Carico utile Kg 460 Peso totale ammesso: Kg 1700 Peso rimorchiabile non frenato Kg 500, frenato Kg 1200 (pendenza max. 12%), carico ammesso sul tetto Kg 75	Peso a vuoto Kg 1240 (con cambio automatico: Kg 1260) Carico utile Kg 460 (con cambio automatico: Kg 440) Peso totale ammesso: Kg 1700	Peso a vuoto Kg 1260 Carico utile Kg 440 Peso totale ammesso: Kg 1700	Peso a vuoto Kg 1350 (con cambio automatico: Kg 1370) Carico utile Kg 460 (con cambio automatico: Kg 440) Peso totale ammesso: Kg 1810	Peso a vuoto Kg 1385 (con cambio automatico: Kg 1405) Carico utile Kg 455 (con cambio automatico: Kg 435) Peso totale ammesso: Kg 1840
	4 cilindri in linea, raffreddato ad acqua, 4 tempi, dispositivo anteriamente in senso longitudinale, testata in lega leggera, aspirazione con flusso orizzontale, camera di combustione polistenna ad alta turbolenza, albero a camme in testa, valvole disposte a V parallelamente alternate, lubrificazione forzata con pompa Eaton e filtro dell'olio sul circuito principale Albero a gomiti su 5 supporti con 4 contrappesi	6 cilindri in linea, raffreddato ad acqua, 4 tempi, dispositivo anteriamente in senso longitudinale, testata in lega leggera, aspirazione con flusso orizzontale, albero a camme in testa, Camera di combustione polistenna ad alta turbolenza con concentrazione volumetrica attorno agli elettrodi delle candele, con albero a camme in testa su 4 supporti, valvole inclinate a V disposte parallelamente, distribuzione su doppia catena a rulli con ammortizzatore delle vibrazioni, albero a gomiti su 7 supporti con 12 contrappesi e ammortizzatore delle vibrazioni torsionali, lubrificazione forzata con pompa Eaton e filtro dell'olio sul circuito principale			
	Carburatore invertito doppio corpo Solex DIDTA 32/32 con startere progressivo	2 carburatori Stromberg a pressione costante 175 CDET	Injection carburante meccanica Bosch K-Jetronic	Carburatore invertito a doppio corpo e doppio stadio Solex 4 A1 Starler automatico con acciuffatore per marcia a freddo. Pompa di ripresa	
	Cilindrata 1766 cc Corsa mm 80, Allesaggio mm 89	Cilindrata 1990 cc Corsa mm 80, Allesaggio mm 89	Cilindrata 2494 cc Corsa mm 80, Allesaggio mm 86	Cilindrata 2788 cc Corsa mm 80, Allesaggio mm 86	
	Potenza 65 DIN KW 160 CV a 5800 giri/min. Coppia massima Nm 143 (14,3 kgm) a 3700 giri/min. Rapporto di compressione 8,6 : 1	Potenza 85 DIN KW 110 (15 CV) a 5700 giri/min. Coppia massima Nm 165 (16,5 kgm) a 3700 giri/min. Rapporto di compressione 9,0 : 1	Potenza 92 DIN KW 125 (17 CV) a 5600 giri/min. Coppia massima Nm 175 (17,5 kgm) a 4350 giri/min. Rapporto di compressione 9,3 : 1	Potenza DIN KW 110 (150 CV) a 5800 giri/min. Coppia massima Nm 212 (21,2 kgm) a 4000 giri/min. Rapporto di compressione 9,0 : 1	
	Alimentatore 12 Volt 45 A/650 Watt	Alimentatore 12 Volt 45 A/770 Watt			
	Batteria 12 Volt, 35 Ah	Batteria 12 Volt, 44 Ah	Batteria 12 Volt, 55 Ah		
Trasmissione	Spirinterogeno con limitatore di regime, correzioni centrifughe e a depressione				
	Frenatore monodisco idraulicamente azionato con ammortizzatore delle vibrazioni torsionali e regolazione automatica (nel caso di vetture con cambio automatico: giunto idraulico con convertitore di coppia)				
	Cambio a 4 marce completamente sincronizzate I 3,764; II 2,022; III 1,320; IV 1,00, R 4,096. Trasmissione asse posteriore raddrizzatore a 4 rapporti 4,4:1	Cambio a 4 marce completamente sincronizzate I 3,855; II 2,202; III 1,401; IV 1,0; R 4,3			
	Albero cardanico in due pezzi con cuscinetto centrale suppondo e due gomiti a croce, trasmissione a ruote posteriori mediante albero a doppio snodo cardanico con gomiti omocinetici esenti da manutenzione	Trasmissione asse posteriore raddrizzatore a 3,64:1			
Prestazioni					
	Velocità massima 160 Km/h Accelerazione da 0 a 100 Km/h in 13,9 s.	Velocità massima 176 Km/h (con cambio automatico 170 Km/h) Accelerazione da 0 a 100 Km/h in 11,8 s.	Velocità massima 181 Km/h (con cambio automatico 185 Km/h) Accelerazione da 0 a 100 Km/h in 11,3 s.	Velocità massima 193 Km/h (con cambio automatico 190 Km/h) Accelerazione da 0 a 100 Km/h in 10,1 s.	
	Consumo carburante secondo norme DIN 70030: 9,8 l per 100 Km/h carburante a 91 ottimi (Research Method)	Consumo carburante secondo norme DIN 70030: 10,7 l per 100 Km super carburante a 98 ottimi (Research Method)	Consumo carburante secondo norme DIN 70030: 9,5 l per 100 Km super carburante a 98 ottimi (Research Method)	Consumo carburante secondo norme DIN 70030: 10,5 l per 100 Km super carburante a 98 ottimi (Research Method)	
	8,3 l alla velocità costante di 100 Km/h, carburante a 91 ottimi (Research Method)	9,2 l alla velocità costante di 100 Km/h, super carburante a 98 ottimi (Research Method)	9,2 l alla velocità costante di 100 Km/h, super carburante a 98 ottimi (Research Method)	9,8 l alla velocità costante di 100 Km/h, super carburante a 98 ottimi (Research Method)	
Assetto e freni	Sospensioni anteriori a ruote indipendenti con montanti molleggiati inclinati all'indietro, con molle a spirale e tamponi supplementari in gomma, barra stabilizzatrice. Sospensioni posteriori a ruote indipendenti con bracci triangolari oscillanti supportati in gomma, montanti molleggiati con molle a spirale e tamponi supplementari in gomma	Barra stabilizzatrice posteriore			
	Phantone dello sterzo telescopico di sicurezza, sistema di sterzo ZF-Gemmer con vite senza fine e ruote, barra di comando in tre parti, Demoltiplicazione totale 19,12:1		Demoltiplicazione totale 22,5:1	Phantone sterzo telescopico di sicurezza, servosterzo, demoltiplicazione totale 16,9:1	
	Cerchioni in acciaio con coppe 5½ J x 14 H2	Cerchioni in acciaio con coppe ed anelli cromati 5½ J x 14 H2		6 J x 14 H2	
	Pneumatici radiali 175 SR 14	Pneumatici radiali 175 HR 14		Pneumatici radiali 195/70 HR 14	
	Impianto frenante a doppio circuito con servofreno e regolatore posteriore automatico di frenata. Freni anteriori: a disco (nella 528 autovettura) con pinza fissa, Ø del disco mm 280, quattro cilindri di comando a presa automatica del gioco. Freni posteriori: a tamburo Simplex, ganasce dei freni autozentrantri, diametro del tamburo mm 250, freno a mano: agente suole ruote posteriori				
		Freni posteriori: a disco del Ø di mm 272 con pinza fissa e ripresa automatica del gioco. Freno a mano con tamburi supplementari del diametro di mm 160 che agiscono meccanicamente sulle ruote posteriori			
Equipaggiamento esterno	Paraurti avvolgenti e protezione mediante listelli laterali con rivestimento in gomma, cofano motore con mola di compensazione e speciale bloccaggio di sicurezza, finestri posteriori ed anteriori a manovella completamente abbassabili, parabrezza in cristallo stratificato, specchio esterno antibrillante (adattatore a paraurti), portello del baule con serratura elettronica, 2 fan di retromarcia, faro posteriore fendinebbia incorporato, lunotto posteriore termico, tappo del serbatoio con serratura a chiave, lucchetto della calandra				
Equipaggiamento interno	Strumenti di facile lettura, posti bene in vista, con orologio al quarzo e contagiri (518 e 520 su richiesta), indicatore livello carburante, termometro acqua, contachilometri giornaliero, impianto tergiluce a due velocità con temporizzatore e lavavetri automatico con leva di comando sulla colonna dello sterzo, illuminazione del cruscotto regolabile, spezzi per la riserva del carburante, per il faro posteriore antinebbia, per il freno a mano e livello liquido per freni, nei modelli con cambio automatico indicatore di selezione sul cruscotto, volante a quattro razze con corona rivestita in materiale plastico morbido (a partire dalla 525 con spostamento assiale di 40 mm) con grande cuscinetto centrale imbottito e quadri fasti per avvisatore acustico				
	Riscaldamento ed aerazione con facile regolazione perfetta, ventilatore silenzioso a tre velocità, sbarre per parabrezza e finestri laterali, entrata aria fresca mediante bocchette laterali e centrali orientabili in senso orizzontale e verticale ed esauribili separatamente da guidatore e passeggero, quadro-comandi del riscaldamento con illuminazione, espulsione forzata di aria elettrica				
	Sedili anteriori facilmente staccabili avanti e indietro con schienale regolabile e ribaltabile (a partire dalla 525 sedile guidatore regolabile in altezza e inclinazione) poggiastri anteriori asportabili regolabili in altezza, a partire dalla BMW 525 anche in inclinazione; per mezzo dell'apposito comando, cinture di sicurezza anteriori a tre punti, appoggiabracci e poggiatesta, maniglie di sostegno posteriori e ganci appendoletti sopra i finestrini, a partire dalla BMW 525 maniglia sopra il finestrino per il passeggero anteriore, a partire dal modello 520 appoggiabraccia centrale posteriore e poggiatesta della leva del cambio in legno				
	Pavimento dell'abitacolo, ripiano del lunotto posteriore (eccetto per la 518), e del bagagliaio ricoperto di moquette, ripiatti facilmente accessibili nel grande cassetto, illuminato, sulla plancia porta-strumenti, sulla mensola centrale, o nei vani sulle porte anteriori, portacenere di sicurezza ed accendisigari, 2 portacenere posteriori, specchio retrovisore abbassabile interno, porte con chiusura di sicurezza supplementare per i bambini, non apribile dall'interno, portabagagli a destra e sinistra nel bagagliaio, ruota di scorta sotto il fondo del bagagliaio, cassetta porta-attrezzi all'interno del coperto del baule, tappetino antiscivolo nel bagagliaio, lucida di scorta sotto il fondo del bagagliaio				
	Comando luci di parcheggio, illuminazione abitacolo con intensità alle quattro posizioni, illuminazione del bagagliaio, presa di corrente per lampada a mano ricaricabile (accessori extra con sovrapprezzo) installata nel vano portabagagli				
	Accessori in piei per le BMW 525/528: singole sedili sulla panchina posteriore, tasche negli schienali dei sedili anteriori, BMW 528: cassetto ripiegabile con serratura a chiavi, pelle, infuso in legno, fondo in legno nella mensola centrale				
Accessori a richiesta	Cerchioni sportivi in lega leggera con gomme radiali 175 HR 14 oppure 195/70 HR 14 o risp. 195/70 VR 14 (sol. 526), pneumatico con cintura in acciaio 195/70 HR 14 o risp. 195/70 VR 14 (sol. 526), differenziale autobloccante, cambio a 5 marce (per il modello 520), cambio automatico (eccetto i modelli 518/520), servosterzo (di serie per il modello 528), moquette per rimorchio				
	Barra stabilizzatrice anteriore rinforzata e barre stabilizzatrici posteriori, anelli cromati sui cerchioni delle ruote				
	Rivestimento in similpelle (a partire dal modello 520) con pelle, volante sportivo Ø 380 mm, cinture di sicurezza posteriori a 3 punti, due poggiastri per sedili posteriori, sedili anteriori bassi. Riscaldamento della parte posteriore dell'abitacolo, impianto aria condizionata con vela termostatica, tappetini in velluto, riposapiedi portafogli con serratura a chiave (di serie per il modello 528), grande cassetta porta-attrezzi all'interno del coperto del baule e rivestita				
	Sedile di guida regolabile anche in altezza ed inclinazione, piancone sterzo regolabile assialmente a vita				
	Vite alermatici, tappetino antiscivolo in acciaio inossidabile variabile, azionato a mano oppure elettricamente, tinte metallizzate, secondo specchio retrovisore esterno, meccanico per i modelli 518 - 520, tappo benzina con serratura a chiave (solo per la 518), paraspruzzi posteriori				
	Fari antinebbia allo iodio, impaglii lavafari, alzacristalli anteriori e posteriori elettrici (a partire dal modello 520), 520, alzacristalli elettrici solo anteriormente a partire dalla 520, specchio esterno lato guidatore regolabile elettricamente dall'interno (di serie a partire dalla 525), specchi esterni a destra e sinistra elettricamente regolabili dall'interno, radio di marche diverse (mino, stereo e cassette), schermaglie, antisturbi, antenna automatica				
	Container				

Sono possibili eventuali differenze nei vari modelli dovute alle diverse esigenze di equipaggiamento dei singoli paesi. Tali variazioni possono sussistere anche tra il testo e le illustrazioni del presente fascicolo. Riceverete comunque precise informazioni dal Vostro Concessionario o dall'importatore BMW.



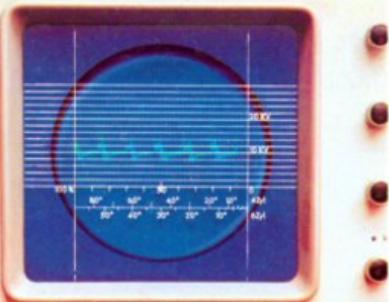
BMW – gioia di guidare



La gioia di guidare.

La gioia procurata dalla precisione meccanica e dalle eccezionali prestazioni di una BMW non deve venir mai turbata. Ne è garante l'elevato grado di finitura, e ne sono garanti gli specialisti, istruiti in corsi approfonditi, che si prendono cura delle nostre vetture nei centri assistenza BMW sparsi in tutto il mondo. Qui le automobili BMW vengono trattate con la stessa competenza e la stessa accuratezza con cui sono state progettate e costruite.

Grazie alla regolare manutenzione eseguita presso la BMW, l'acquisto della vettura diverrà un intelligente investimento che porterà i suoi frutti non solo nella permanente gioia di guidare e nell'incondizionata sicurezza che essa offre, ma anche nella lunga durata e nella conservazione del valore della vettura stessa.



Servizio BMW: sicurezza per il Vostro investimento.

BMW electronic center:
qui vengono diagnosticate con inappuntabile precisione le prestazioni e le condizioni d'esercizio del veicolo.