

5ER BMW E28 IM TEST

Günstiger Einstieg in die Youngtimer-Szene

von: Patrick Broich
Datum: 03.04.2016 10:46 Uhr

Ein BMW-Oldie für unter 3.000 Euro inklusive TÜV und H-Kennzeichen gesucht? Zu diesen Konditionen gibt es zum Beispiel einen Fünfer der Baureihe E28. Wir haben ein Modell 520i begutachtet und sind Probe gefahren.



Der gute alte 5er:

Schon in den 80ern war er ein stattlicher Begleiter.

(Foto: BMW)

Wie schnell die Zeit doch vergeht - gerade noch war der 5er E28 als Billig-Verbraucht-Kutsche auf der Straße zu finden, und nun bekommen allmählich selbst die späten Exemplare ein H-Kennzeichen. Dennoch ist der Bayer ein überaus erschwingliches Auto geblieben, was ihn für budgetlimitierte Oldtimer-Fans interessant macht. Zwischen 1981 und 1987 liefen diese soliden Businessklassen aus München vom Band und waren immer sicherer Garant für recht ordentlichen Fahrkomfort, ohne Sportlichkeit gänzlich auf der Strecke zu lassen. Außerdem gehört die Baureihe zu den vielfältigen Erscheinungen, was schon vor dem Kauf für Spannung sorgt.

Soll es lieber etwas uriges sein? Dann wäre ein asketischer 518 die richtige Wahl - mit Vergasermotor und als Buchhalter noch nicht einmal mit Servolenkung. Das andere Extrem wäre der rasante M5, der erstmals unter dem E28-Code auftauchte und mit properen 286 Pferden nebst Vierventiltechnik winkt. Doch wir lassen es ruhig angehen und legen den Fokus auf den beschaulichen 520i. Die frühen, katlosen Exemplare bringen es immerhin auf 92 kW/125 PS - eigentlich genug Punch für den

1,2 Tonnen schweren Hecktriebler.

Autohändler Marcus Grenz aus Herne etwa bietet ein frühes 520i-Exemplar feil, das aus dem April 1981 stammt und für Sammler reizvoll sein könnte, wenngleich der silberne Fünfer weder in Ausstattung noch Farbe aus der Reihe tanzt. Okay, das Auto ist kein Einser-Kandidat in puncto Zustand. Hier und da ist der Stoff abgewetzt, Lammfelle verdecken die Macken. Der Lack hat sicherlich auch bessere Tage gesehen, doch was soll´s. Das Auto hat frischen TÜV und ein H-Kennzeichen - dürfte also erst einmal keine außerplanmäßigen Kosten verursachen und ist mit attraktiven 192 Euro Steuern/Jahr abgegolten.



Man muss doch ein bisschen schmunzeln:

Angesichts dieser für heutige Verhältnisse eher mager anmutenden Stühle mit nur wenig Kontur und gar keinem Seitenhalt.

(Foto: BMW)

Für Luxusliebhaber ist dieser Bayer eher nicht geeignet - es gibt keine Klimaanlage, und man muss die Fenster noch per Hand herunterkurbeln. Auch auf einen Bordcomputer, den es für diese Baureihe ja durchaus gab, muss verzichtet werden. Sei´s drum, dafür reizt der Oldie mit dem, was unter der Motorhaube steckt. Basis, aber sexy - es gibt sechs Zylinder, davon können die Fahrer eines brandneuen 528i nur noch träumen. Und wenn man den Schlüssel herumdreht, merkt man auf Anhieb, was die Kritiker des Zylinderschwundes meinen, wenn heutige Marketing-Profis abwiegeln und behaupten, es sei ja auch mit vier Töpfen genug Leistung möglich.

Der Zweiliter verfällt in einen wirklich seidenweichen Lauf mit einem Schuss des so typisch sonoren BMW-Timbres. Power? Fehlanzeige, mit den 125 Pferdchen würde heute nicht mal ein Kleinwagen Begeisterungstürme auslösen. Dämmung? Ach was, den Reihensechser kann man unverkennbar hören, und das ist auch gut so. Gemächlich setzt sich das fünfunddreißig Lenze zählende Nobel-Gefährt in Bewegung. Es passiert nicht viel im unteren Drehzahlbereich, der heiser klingende Zweiventiler braucht schon Touren, um die sportlichen Gene der Marke zur Schau zu stellen.



Mit einer Mischung aus geschmeidigem Abrollen und einer gewissen Grund-Härte glitt der Langstrecken-Profi schon früher in die Herzen der Markenfans.

Gerade noch war der 5er E28 als billige Verbraucht-Kutsche auf der Straße zu finden, und nun bekommen selbst die späten Exemplare ein H-Kennzeichen.

(Foto: BMW)

Kein Problem, es gibt ja auch gar keine Erwartungen an dynamische Fertigkeiten, sonst hätte man sich schließlich mit einem M5 beschäftigt. Das gealterte Schaltgetriebe rastet ein bisschen schwergängig ein, aber klar - binnen weniger Kilometer erreicht das Getriebeöl noch nicht seine Betriebstemperatur. Es geht durch vorstädtisches Gefilde mit mäßig gutem Belag geradewegs auf die Landstraße, wo der alte Fünfer ein bisschen Auslauf bekommt. Das Fahrwerk tut es noch: Mit einer Mischung aus geschmeidigem Abrollen und einer gewissen Grund-Härte hat sich der Langstrecken-Profi schon früher in die Herzen der Markenfans geglitten und tut es auch heute.

Was man früher so Langstrecken-Profi nannte. Man muss doch ein bisschen schmunzeln angesichts der für heutige Verhältnisse eher mager anmutenden Stühle mit nur wenig Kontur und gar keinem Seitenhalt. Sicher, als der Wagen vom Band rollte, waren die noch nicht durchgessen - aber die Zeiten und Ansprüche haben sich verändert. Dafür brauchte man noch keine tausend Seiten starke Bedienungsanleitung. Die paar Köpchen und Drehregler im Innenraum versteht man noch auf Anhieb. Willkommen in der analogen Welt. Klar strukturierte Rundinstrumente erleichtern das Ablesen von Drehzahl und Geschwindigkeit.



Willkommen in der analogen Welt:

Klar strukturierte Rundinstrumente erleichtern das Ablesen von Drehzahl und Geschwindigkeit.

(Foto: BMW)

Es gab bei BMW Anfang der Achtziger jedoch schon so etwas Fortschrittliches wie eine Serviceintervall-Anzeige. Die Einschubfächer für Audiokassetten erinnern an eine Zeit, da Musikgenuss ausschließlich mit Rauschfrequenzen möglich war. Wer seinen E28 übrigens lieber sicher und luxuriös genießt, kann das tun. Immerhin gab es grandiose Extras, zu denen gar ein Antiblockiersystem sowie elektrisch verstellbare Vordersitze mit Memory (ab 525i) gehörten. Auch Abgasreinigung war für die späten Ausführungen kein Thema, die Klimaanlage gab es sogar schon beim Vorgänger gegen ein paar Tausender Aufpreis. Den elektronischen Bordrechner mit Durchschnittsverbrauch und Reichweite hat man bei BMW ja ohnehin erwartet. Um einen vollausgestatteten Fünfer aus den Achtzigern zu finden, muss man allerdings etwas Geduld mitbringen. Doch für viele Oldtimer-Fans ist das Suchen und Kaufen des Wunschobjekts ja ohnehin spannender als der Besitz selbst. So gesehen passt hier alles.



Um einen vollausgestatteten Fünfer aus den Achtzigern zu finden, muss man Geduld mitbringen.

Doch für viele Oldtimer-Fans ist das Suchen und Kaufen des Wunschobjekts ja ohnehin spannender als der Besitz selbst.

(Foto: BMW)

BMW 520i - Technische Daten:

Länge: 4,62 Meter, Breite: 1,70 Meter, Höhe: 1,42 Meter, Radstand: 2,63 Meter. Motor: 2,0-l-Reihensechszylinder-Otto, 92 kW/125 PS, maximales Drehmoment: 170 Nm bei 4.000 U/min, Vmax 188 km/h, Beschleunigung: 0-100 km/h: 11,4 Sek., Ehemaliger Neupreis (1982): 26.100 DM

© 2016 Handelsblatt GmbH - ein Unternehmen der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH & Co. KG

Verzögerung der Kursdaten: Deutsche Börse 15 Min., Nasdaq und NYSE 20 Min. Keine Gewähr für die Richtigkeit der Angaben.