



Die neuen BMW 5er:
1. Klasse gewinnt neues
Format.



Ein neuer,
progressiver Geist wird automobil.

Hans J. Schneider

BMW 5er
Technik + Typen

Die Limousinen- und touring-Modelle der BMW 5er-Baureihe
E12, E28, E34 von 1972 bis 1997
Alle Vier- und Sechszylinder bis zum M5, Tuning, Sport



SCHEIDER TEXT

35 Jahre BMW 5er

Der SECHSZYLINDER setzt sich durch



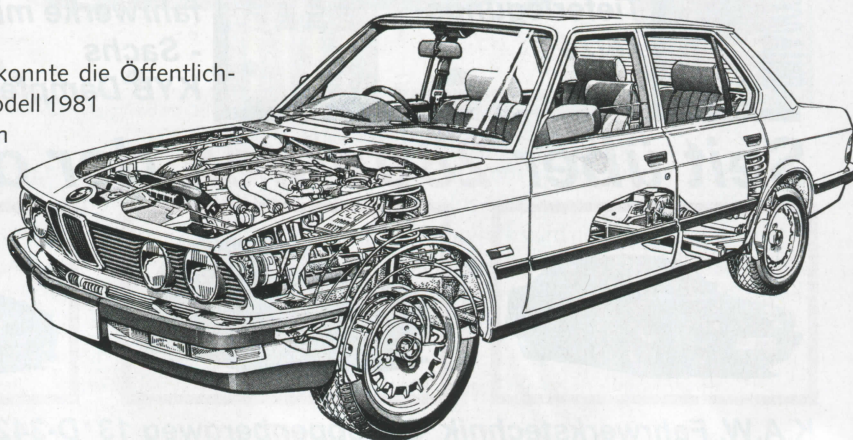
ENTWICKLUNG

Auf der IAA in Frankfurt konnte die Öffentlichkeit das neue Mittelklassemodell 1981

bewundern. Es löste den ersten

Fünfer, den E12, ab. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger, der durch viele rundliche Merkmale der Karosserie auffiel, wirkte der neue E28 nun eckiger und dadurch viel moderner. Die Fahrgastzelle wurde vom E12 übernommen, im Gegensatz dazu waren Vorderwagen und Rückteil eine Neuentwicklung. Durch die angepasste äußere Form erreichte der Fünfer nun einen Cw-Wert von 0,39. Und doch, die Gene des E12 waren nach wie vor erkennbar.

Der BMW E28 ging als der zweite Fünfer in die BMW-Modellgeschichte ein. Vor 40 Jahren, im Juni 1981, stellte BMW den E28 exklusiv der Presse vor. Seitdem schreibt der Fünfer in der gehobenen Mittelklasse eine Erfolgsgeschichte sondergleichen. Grund genug, sich die Entwicklung und die Modellpalette des E28 näher anzuschauen.





Die Technik hingegen war komplett überarbeitet worden und wies einige innovative Merkmale auf. BMW führte beim E28 vielfältige elektronische Neuerungen wie Bordcomputer, Service-Intervall-, Kraftstoffverbrauchsanzeige oder Fahrerairbag und Antiblockiersystem ein. Auch das Fahrwerk optimierten die Bayern: So wurde beispielsweise eine neue Schräglenker-Hinterachse konstruiert. Und nicht zu vergessen: der Katalysator.

MODELLE

Insgesamt existieren 13 Motorvarianten. Zu Anfang standen in Europa der 518, 520i, 525i und 528i zur Verfügung. Später folgten 518i, 525e, 524td, 524d, 535i, die 535i M-Varianten, der M5 und die Exportmodelle 528e und 533i.

Der BMW 518 nutzte den seit der Neuen Klasse bewährten M10-Vierzylinder. Der Pierburg-Vergaser-Motor holte bescheidene 85 PS aus 1,8 l Hubraum. Dennoch wurde der 518 bis September 1984 in mehr als 40.000 Exemplaren verkauft. Der mit einer K-Jetronic ausgerüstete 518i war zunächst dem Export vorbehalten. Erst ab 1984 löste er in Deutschland die Vergaserversion ab. Der 518i besaß bei einem Gewicht von 1.185 kg 105 PS. Der Einspritzer wurde bis Dezember 1987 angeboten und entstand in 37.268 Exemplaren. Hiervon besaßen 2.459 Fahrzeuge ein Automatikgetriebe.

Die Zweiliter-Variante des E28 verfügte über den Sechszylinder-Motor M20 und gab zunächst mit der K-Jetronic, dann der L-Jetronic, 121 PS frei. Wie die Vierzylinder-Modelle war auch der 520i vorne mit Scheiben- und hinten mit Trommelbremsen ausgestattet. Der 520i entwickelte sich zur erfolgreichsten Modellvariante des E28. Zwischen 1981 und 1987 wurden mehr als 200.000 Fahrzeuge verkauft.

525i und 528i hatten gemein, dass sie beide die M30-Sechszylinder-Maschine besaßen. Der M30 ist der Inbegriff des bayerischen Sechszylinders und bezüglich seiner Laufkultur unerreicht. Basis ist ein – liebevoll auch „Eisenschwein“ genannter – massiver Graugussblock.

Der 528i war bis zum Erscheinen des 535i 1984 der schnellste Fünfer. Er besaß 184 PS und erreichte 5800 U/min. Der 528i verfügte nun an allen vier Rädern über Scheibenbremsen. Ein ABS konnte separat geordert werden, ein Sperrdifferential war optional möglich. Beide Varianten wurden bis 1987 hergestellt und verkauften sich zusammen fast 135.000 Mal.



1983 wurde auf der IAA die erste Dieselvariante vorgestellt. Im E28 setzten die Bayerischen Motorenwerke den ersten Dieselmotor überhaupt ein. Basis war der neu konzipierte M21-Motor. BMW wollte eine besondere und leistungsfähige Maschine bauen – der M21 blieb nicht hinter den Erwartungen zurück. Der einfache 524d verfügte über eine Leistung von rund 86 PS. Der neuartige Turbodiesel 524td hingegen besaß hervorragende Fahreigenschaften, sehr gute Fahrleistungen und galt als schnellste in Serie hergestellte Diesellimousine der Welt. Er holte aus dem 2,4-l-Aggregat 115 PS. Das Konzept des Turbodiesels wurde bei vielen Herstellern erst später verfolgt und setzte sich dann durch. Somit kann guten Gewissens behauptet werden, dass BMW hier einen Technologietrend setzte. Der Diesel verkaufte sich lediglich 5000 Mal. Im Gegensatz dazu trat der Turbodiesel seinen Siegeszug an. Der 524td lief in fast 75.000 Einheiten vom Band, bevor er 1987 eingestellt wurde, und war dadurch die drittmeist verkaufte Modellvariante.





MODELLÜBERSICHT

Modell	Baujahr	Hubraum	Leistung (PS)	Stückzahl
BMW 518	1981-1984	1,8	90	40.906
BMW 518i	1984-1987	1,8	125	37.268
BMW 520i	1981-1987	2,0	150	201.168
BMW 525e	1983-1987	2,7	125	40.621
BMW 525i	1981-1987	2,5	150	54.063
BMW 528i	1981-1987	2,8	184	80.775
BMW 528e	1981-1987	2,7	121	89.853
BMW 533i	1982-1984	3,3	181	12.797
BMW 535i	1985-1987	3,5	218	36.172
BMW M535i	1984-1987	3,5	218	9.483
BMW M5	1985-1987	3,6	286	2.145
BMW 524d	1986-1987	2,5	85	4.239
BMW 524td	1983-1987	2,5	115	74.434

Der E28 M535i wurde 1985 auf den Markt gebracht. Er entsprach in vielen Punkten der „normalen“ 3,5-l-Limousine. Der M535i verfügte über speziell entworfene TRX-Felgen mit Reifen im Format 220/55VR390TR. Die Karosserie wurde durch ein M-Bodypack ergänzt: neue Stoßfänger, Radlaufverlängerungen aus Kunststoff und Seitenschweller. Im Innern besaß der Wagen Sportsitze mit M-Logo, dazu noch ein M-Tech-Lederlenkrad. Technisch unterschieden lediglich das M-Technik-Sportfahrwerk und das serienmäßige Sperrdifferenzial den M535i vom 535i. Unter anderem aufgrund der fehlenden Leistungssteigerung hatte der M535i es schwer, als wirklicher M durchzugehen.

1985 brachte die BMW Motorsport GmbH dann den echten E28 M heraus, nämlich den M5. Er hatte den Antriebsstrang des BMW M1, der seinerzeit schon Einzug in den M635 CSi gehalten hatte. Mit zwei obenliegenden Nockenwellen und sechs Einzeldrosselklappen brachte der Viertakter 286 PS auf die Straße. Im Gegensatz zum M535i kam der M5 optisch dezenter daher. Eine leichte Tieferlegung, eine größere Rad-Reifen-Kombination und die M-Typenschilder unterschieden ihn vom Serienfahrzeug. In 6,5 Sekunden erreichte der Wagen die 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 245 km/h. Lediglich ca. 2.200 M5 wurden von BMW bis zum Produktionsstopp 1987 hergestellt.

Aufgrund der strengen Abgas- und Kraftstoffverbrauchs-gesetzgebung in den USA war es für BMW nicht möglich, dort die leistungsstarken Modelle anzubieten. Darauf reagierend, entwickelte der Konzern bereits Ende der 70er Jahre ein neues Antriebskonzept namens eta. Dieses reduzierte den Kraftstoffverbrauch im Vergleich zum konventionellen Ottomotor durch vergrößerten Hubraum und ein geringeres Drehzahl-niveau. Der Wagen hatte eine digitale Motronic-Motorsteue-rung und einen lambdageregelten Dreiwege-Katalysator. Der 528e besitzt einen eta-Motor auf Basis des bewährten M20. Dieser verfügte über einen Hubraum von 2693 ccm und eine Leistung von 121 PS bei 4250 U/min. Bereits 1981 wurde der 528e in den USA angeboten. Er war dem amerikanischen und dem japanischen Markt vorbehalten. Fast 90.000 Einheiten konnte BMW verkaufen, somit ist der 528e nach dem

520i der erfolgreichste E28. Ab 1983 konnten sich auch die deutschen Au-tofahrer sparsam fortbewegen, denn der 525e kam auf den heimischen Markt. Technisch entsprach er dem 528e und besaß die gleiche Maschi-ne. Äußerlich unterschied er sich durch eine vereinfachte Ausstattung.

Der 533i wurde zwischen 1982 und 1984 exklusiv für den amerikani-schen Markt gebaut. Basis war der M30-Motor mit 3,2 l Hubraum. Er besaß wie der 328 die L-Jetronic. Der Wagen hatte aufgrund der amerika-nischen Gesetzgebung eine geringe-re Kompression und reduzierte Emis-sionswerte. Allerdings war er mit 134 mph (216 km/h) für amerikanische Verhältnisse flott unterwegs. Und doch wurden nur etwas mehr als 12.000 Exemplare abgesetzt.

Ein Jahr später, 1984, wurde der 535i vorgestellt. Er war das neue Flaggschiff der E28-Baureihe. Der 3,5-l-Bolide wurde bis 1987 in 36.172 Exemplaren hergestellt. Aus dem M30 holte BMW nun 218 PS. ABS war serienmäßig und das Sperrdif-ferenzial eine oft bestellte Ergänzung.



RESÜMEE

Der E28 war mit 722.328 zwischen 1981 und 1987 hergestellten Exemplaren erfolgreicher als sein Vorgänger. Der E12 konnte in zehn Jahren die Siebenhunderttausender-Marke nicht erreichen.

Das zunächst etwas bieder wirkende Design der zweiten Fünferreihe ist aus heutiger Sicht als zeitlos zu bewerten und wirkt nach wie vor modern. Mit diesem Modell hatte

sich die Fünferreihe bei BMW etabliert und war in der deutschen Autolandschaft der oberen Mittelklasse nicht mehr wegzudenken.

Nicht zu vergessen die innovative Dieseltechnik, die sich derzeit noch großer Beliebtheit erfreut. Die Produktion des E28 endete in Südafrika. Dort wurde für den heimischen Markt bis 1989 noch eine geringe Stückzahl des erfolgreichen Fünfers hergestellt.

ANGABEN ZUM FAHRZEUG

Bei dem abgebildeten 528i handelt es sich um ein Fahrzeug aus Münster von Frank Schäfer. Der M30-Sechszylinder-Motor verfügt über 2.788 ccm und 184 PS. Der

Wagen ist Baujahr 1983.

Er besitzt elektrisch verstellbare Außenspiegel, Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer, manuelles Stahl-Schiebedach,

5-Gang-Getrag-Sportgetriebe, Alpina-Alufelgen in 16 Zoll, Alpina-Sportfahrwerk, Alpina-Lederlenkrad,

BMW-Frontspoiler, MK- 52/10-Fächerkrümmeranlage, Recaro-Sportsitze und eine abnehmbare originale BMW-Anhängerkupplung. Die Farbe des Fahrzeuges ist „Graphit Metallic“. Der Wa-



gen befindet sich in einem unrestaurierten, weitestgehend originalen Zustand.

Text: Olaf Nattenberg

Fotos: Olaf Nattenberg, BMW Group Classic

