

auto reise

**Mehr Rechtssicherheit
für Caravaner!**

Ausflug in die Abruzzen

Radfahren ist „in“

Im Schweizer Nationalpark

Kurzporträts:

Ford Capri 2.8 Injection

Alfasud mit Heckklappe

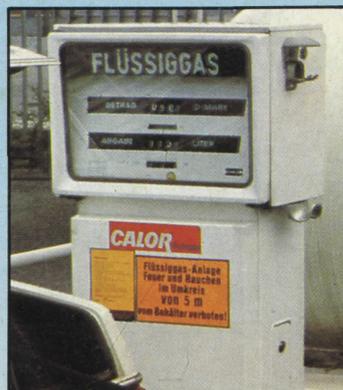
Neue 5er-Reihe von BMW



**Neuer Maßstab
für Leistung
und Verbrauch**



**Zahl der
Flüssiggas-
tankstellen
wächst**

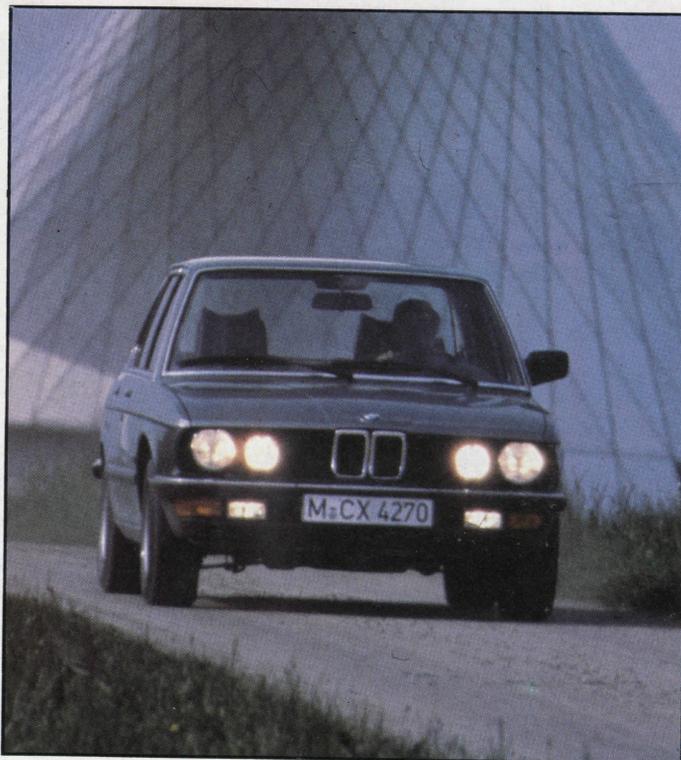


**Kraftfahrt und öffentliche
Verkehrsmittel**

**Sparrekorde durch
vernünftiges Fahren**

Die stark überarbeiteten „Fünfer“-Modelle von BMW bringen Änderungen vor allem unter dem Blech – Deutlich reduzierter Verbrauch

Die Fünfer-Reihe von BMW, 1972 noch in einer Zeit ungebremster Dynamik und ohne Kraftstoffsorgen geboren, hat sich bemerkenswert gut unter den veränderten Vorzeichen gehalten. Fast 700 000 Exemplare wurden gebaut, fast alle im damals neuen Werk in Dingolfing, weit mehr als ursprünglich geplant. In der Bundesrepublik Deutschland kletterten die Verkaufszahlen trotz der ersten Ölkrise von 24 000 im Jahr 1973 auf 29 000 im Jahr 1974. In den Jahren danach bewegten sich die 5er-Modelle — jeweils taktisch klug durch stärkere Motoren (525, 528, 528i, M 535i) aufgewertet — außerordentlich gleichmäßig stets oberhalb von 40 000 Exemplaren im Jahr. Mercedes-Benz verkauft zum Vergleich vom 200/230 E pro Jahr etwa 55 000, vom 280/280 E zu-



nicht überzeugen. Die Felgen mit runden Löchern, die ähnlich aussehen wie bei einem Ford Escort, erwecken wenig Begeisterung, auch nicht die glatte Radkappe, die ab 525i serienmäßig verwendet wird (und aerodynamische Vorteile besitzt). Schön wird der Wagen erst mit der gegossenen Leichtmetallfelge, die ähnlich aussieht wie bei Mercedes. Mit Michelin TRX-Reifen ist sie allerdings ein teurer Spaß, auch beim Reifen-Ersatz. Geradezu von gestern sind am neuen Fünfer die Stoßstangen: schmal, verchromt und eng an der Karosserie anliegend. Jede kleine Berührung bedeutet einen Blechschaden. Innen stößt — wieder einmal — der Aschenbecher auf Kritik: Steht der Schalthebel im 1. oder 3. Gang, so kann man ihn kaum benutzen.



Neu erst auf den zweit

sätzlich rund 15 000. Selbst 1980, als große Wagen allgemein Einbußen erlitten und die Kunde vom neuen 5er allmählich publik wurde, wurden 36 000 Fünfer verkauft. Die Zahlen schlafften auch in den ersten Monaten 1981 kaum ab, als die Spatzen die Neuheit von den Dächern pfeifen und allenthalben Fotos des „Neuen“ auftauchten: In den ersten vier Monaten des laufenden Jahres fanden fast 10 000 Fünfer im Inland ihre Käufer. Diese sehr gute Entwicklung hat BMW offenbar bewegt, die bereits weitgehend fertige neue Karosserie mit längerem Radstand und mehr Innenraum doch nicht zu bringen, sondern die 5er im Prinzip so zu lassen, wie sie waren. Die

Münchner versichern zwar, nur das Dach und die Außenschalen der Türen seien geblieben — Tatsache ist aber, daß der neue Fünfer aussieht wie der alte. Das neue Modell ist erst auf den zweiten Blick als solches zu erkennen. Es hat ähnlich wie die 7er größere Abblendscheinwerfer (mit viel besserem Licht), es hat eine leicht tiefer gezogene Schnauze mit niedrigerer und breiterer BMW-„Niere“, es hat zusätzlich seitliche Blinkleuchten, neue Blenden am hinteren Dachpfosten und ein etwas höheres Heck. Letzteres erinnert, für BMW-Eigner gewiß peinlich, aus manchen Blickrichtungen geradezu frappierend an den Ford Granada — es dient aber niedrigerem Luftwiderstand.

Mit einem cw-Wert von 0,39 liegt der neue 5er im Luftwiderstand 12 Prozent besser als der bisherige. Der Wert ist gut, aber nicht hervorragend: Die S-Klasse von Mercedes-Benz kommt auf einen Luftwiderstandsbeiwert von 0,36, Sportwagen kommen auf 0,34, der Forschungs-Passat von VW (der sich äußerlich nur wenig vom Serienmodell unterscheidet) kommt auf 0,32. Geblieben ist dem BMW vor allem die charakteristische nach vorn überstehende Motorhaube — sie selbst wird jetzt vorn geöffnet, die bisherige aufwendige (und bei Reparaturen zuweilen hinderliche) Konstruktion ist entfallen. Einige Details an der neuen Karosserie können freilich

Weitgehend neu indessen präsentiert sich der Innenraum. Die Sitze, bisher nicht die starke Seite der 5er-Modelle, wurden grundlegend verbessert. Ab dem 525 gibt es sie serienmäßig mit Höhen- und Neigungsverstellung der Sitzfläche, hier läßt sich auch das Lenkrad verstellen. Durch leichtes Zurücksetzen der hinteren Bank und durch dünnere vordere Lehnen wuchs bei unverändertem Radstand (262,5 cm) die nutzbare Innenlänge um 4 cm. Vorn wie hinten wuchs die Kopfhöhe, durch die höhere Karosserie ist auch der Kofferraum größer; er schluckt jetzt 460 l (nach der strengen VDA-Meßmethode). Die Zuladung beträgt einheitlich 510 kg, ein guter Wert, die zulässige

gebremste Anhängelast bewegt sich zwischen 1200 und 1600 kg.

Geradezu in Begeisterung ausbrechen werden BMW-Fans (die bisher in diesem Punkt schon gut bedient wurden) über das Armaturenbrett. Es ist noch weiter um den Fahrer herumgezogen, die großen klaren Skalen lassen sich an Übersichtlichkeit wohl nicht mehr übertreffen. Die digitale Zeituhr der Modelle mit Drehzahlmesser (Serie ab 525i) läßt sich allerdings nur schlecht ablesen, der auf Wunsch lieferbare (aber ziemlich sinnlose) Bordcomputer ist hinter dem Lenkrad derart versteckt, daß ihn der Fahrer kaum bedienen kann. Alle Modelle verfügen über die neue Service-Intervall-Anzeige: Beim Einschalten der Zündung zeigen grüne Leuchtfelder an, daß alles in Ordnung ist. Ihre Zahl nimmt mit den gefahrenen Kilometern allmählich von fünf auf null ab, dann meldet sich eine gelbe Lampe: Es ist Zeit, zu Ölwechsel oder Inspektion zu fahren. Mißachtet der Fahrer diesen Wunsch seines Automobils, dann mahnen ihn rote Lich-

ter, erst eines, dann zwei, dann drei. Sie brennen im Gegensatz zu den grünen dauernd. Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind dabei nicht nur von den Kilometern oder von den Monaten abhängig wie bisher, sondern der elektronische Rechner berücksichtigt auch die Belastung des Fahrzeuges. Neu — ab 525i — ist auch eine selbsttätige Check-Control, bei der keine Test-Taste mehr gedrückt werden muß. Bei einem Defekt — z. B. abgesunkenem Ölstand oder einer durchgebrannten Glühlampe — blinkt eine große gelbe Leuchte im Armaturenbrett, dazu leuchtet am Wagendach zwischen den Sonnenblenden ein Leuchtpunkt auf, der den Fehler näher bezeichnet.

Motorisch änderte sich nur wenig. Einsteigemodell ist nach wie vor der 518, der als einziger einen Vierzylindermotor und einen Vergaser behielt. Die Leistung beträgt versicherungsgünstige 66 kW/90 PS. Sie haben mit 1160 kg Leergewicht kein übermäßig leichtes Spiel: Der BMW 518 beschleunigt in 14 Sekunden aus dem

Stand auf 100 km/h und erreicht als Spitze 164 km/h. Wichtigstes Modell wird mit Sicherheit der 520i. Sein Sechszylindermotor bekam Benzineinspritzung (mechanische K-Jetronic von Bosch). 92 kW/125 PS ergeben Fahrleistungen, die zum weiß-blauen Image passen: Höchstgeschwindigkeit 185 km/h, Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in 11,8 Sekunden. Der kleine Sechszylinder läuft seidenweich, er dreht willig bis in höchste Drehzahlen und ist elastisch bei mittleren und niedrigen. Wenn der BMW 520i — der im Preis über einem Mercedes 200 liegt — diesem in einem Punkt überlegen ist, dann in seinem Motor.

Die Modelle 525i und 528i setzen die Tradition ihrer Vorgänger fort: Es sind Sportlimousinen mit einem hohen Maß an Komfort. Der 2,5-Liter, neu mit Einspritzung, verfügt über 110 kW/150 PS, der 2,8-Liter-Einspritzer wie bisher über 135 kW/184 PS. Damit laufen die beiden Modelle 197 und 209 km/h, sie beschleunigen in 9,9 und 8,9 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h —

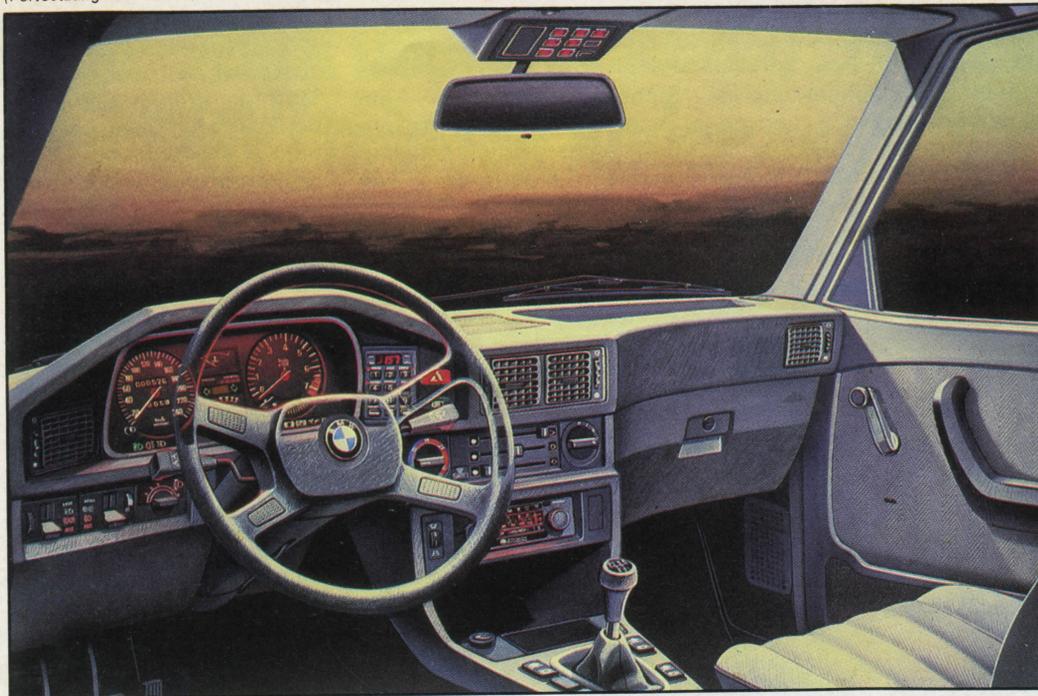
Werte, die viele Sportwagen nicht erreichen. Als relativ kompakte Autos mit großen Motoren stehen die BMW-5er mit den großen Sechszylindern weitgehend ohne Konkurrenz da — höchstens der 280/280 E von Mercedes-Benz zielt in dieselbe Richtung.

Besondere Anerkennung verdienen die Bemühungen der Münchner um niedrigeren Benzinverbrauch. Motoren mit höherem Wirkungsgrad, längere Antriebsunterstellungen, vor allem aber der um 12 Prozent gesenkte Luftwiderstand und das um 60 bis 90 kg gesenkte Gewicht führen zu Konsumwerten, die für die Wagengröße und für die Leistung zweifellos einen neuen Maßstab setzen. Der 518 als sparsamstes Modell braucht mit Fünfganggetriebe 6,4 l/100 km bei 90 km/h, 8,7 l bei 120 km/h und 11,1 l in der Stadt. Beim 528i sind es 6,9 l bei 90 km/h, 8,6 l bei 120 km/h und 14,9 l in der Stadt. Die Benzinverbrauchs-Anzeige (Serie ab 525i) steht auf der Landstraße fast ständig deutlich unter zehn Litern, auf der Autobahn bei Richtgeschwindigkeit etwa dar-

(Bitte umblättern)

n Blick





Neue BMW 5er-Reihe

auf: Hier wurde wirklich etwas erreicht. Erreicht wurde auch etwas in der Geräuschdämpfung: Neuartige doppelte Türdichtungen halten Windgeräusche draußen. Bei Tempo 180 kann man entspannt Radio hören und sich in norma-

ler Lautstärke unterhalten. Ein Fortschritt ergab sich auch im Fahrwerk. Die Doppelgelenk-Vorderachse wurde im Prinzip von den 7ern übernommen. Die aufwendige Bauart führt in Verbindung mit geringerem Auftrieb durch die neue Karos-

serie zu deutlich stabilerem Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten. Die Servolenkung (ab 520i) ist eine der besten, die es überhaupt gibt: Sie macht sich nur dadurch bemerkbar, daß der Kraftaufwand beim Rangieren geringer ist, Lenkpräzi-

sion und Fahrbahnkontakt werden so gut wie nicht beeinträchtigt. Spürbar leichter zu beherrschen ist der Wagen auch beim Bremsen aus hohen Geschwindigkeiten — ein Verdienst der vor allem beim 528i modifizierten Hinterachse.

Ein Wermutstropfen freilich sind die zum Teil fühlbar angehobenen Preise. Der 518 als mager ausgestattetes Einsteigermodell kostet 20 950 DM. Für den 520i müssen stolze 24 900 DM hingeblättert werden — ohne Fünfganggetriebe, ohne Check-Control, ohne Verbrauchsanzeige, ohne Leichtmetallräder, sogar ohne Drehzahlmesser. Der 525i kostet 29 000, der 528i sogar 32 450 DM — er hat als einziger serienmäßig das verbrauchssparende Fünfganggetriebe.

In München ist man guter Hoffnung, daß die Käufer die zusätzlichen Tausender lockermachen werden: In Fahreigenschaften, Fahrfreude und jetzt auch Verbrauch sind die neuen 5er-Modelle fast eine Klasse für sich. Eine andere Frage ist freilich, ob die optisch kaum veränderte Karosserie weiter fünf oder gar acht Jahre lang ihre Anziehungskraft behält. Stefan Wolterreck

