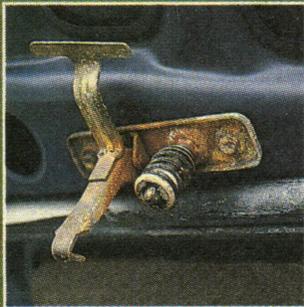
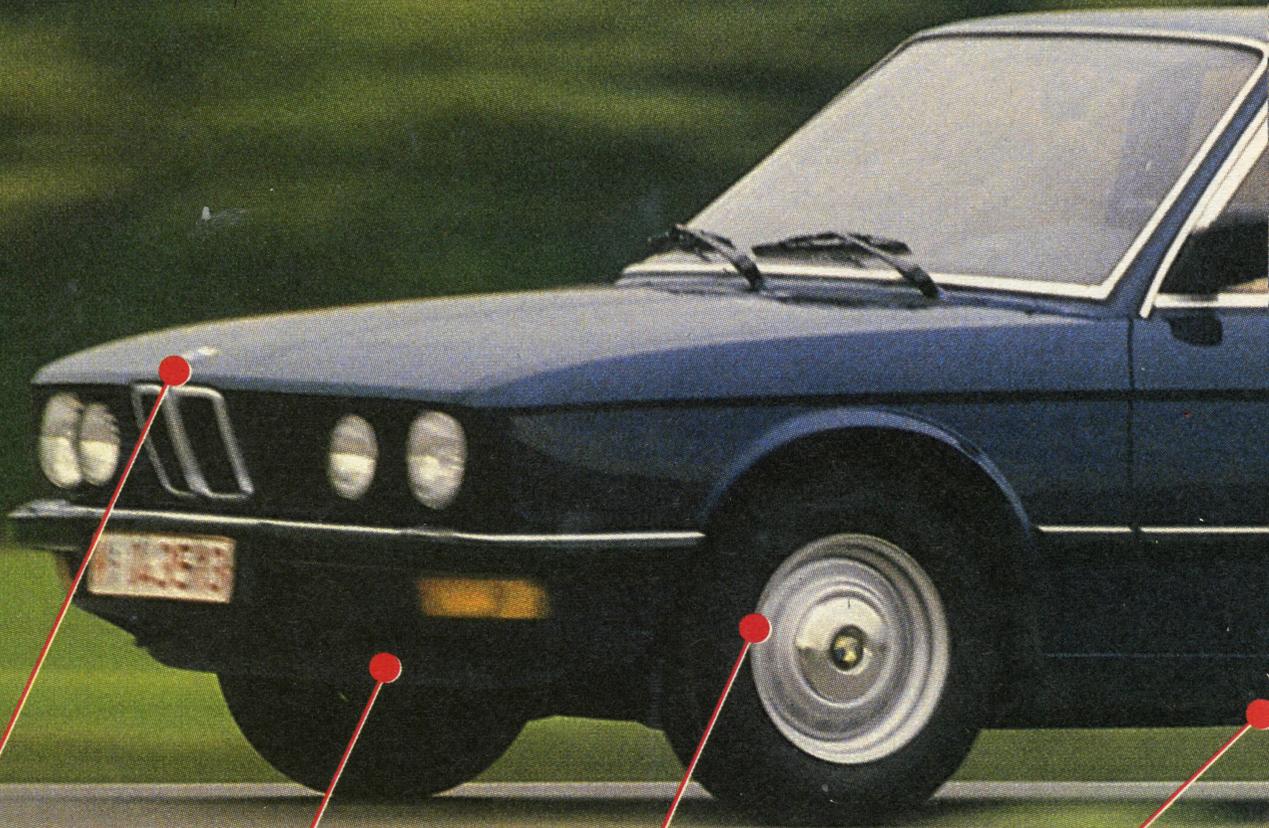
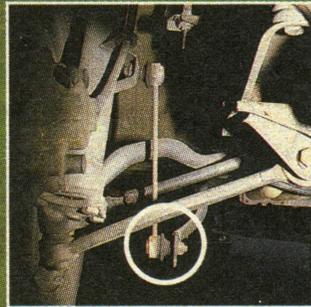


Ein solider Wagen zu günstigem Preis

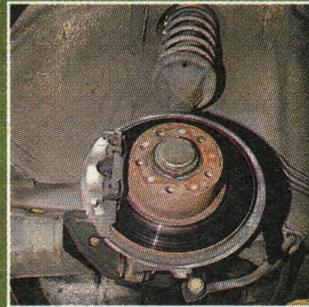
Die jetzige 5er-Reihe von BMW steht am Ende ihrer Laufbahn. Das drückt die Preise. Stärken und Schwächen des Bayern nennt unser Test.



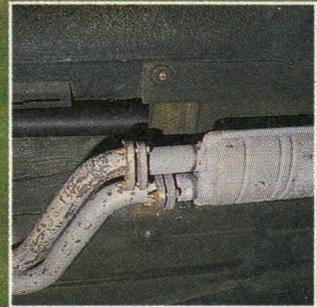
Einzigster Rostfleck am Auto:
Der Motorhauben-Halter.



Manchmal ein Schwachpunkt:
Das Stabilisator-Lager (Kreis).



Machen kaum Probleme:
Die vorderen Brems scheiben.



Schütteln sich gern los:
Die Auspuff-Verbindungen.

Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus. Im kommenden Januar wird BMW die neue 5er-Reihe präsentieren, und naturgemäß wirkt sich diese Neuvorstellung günstig auf die Gebrauchtwagen-Preise aus. Dazu Christian Berger, Leiter des Gebrauchtwagenverkaufs in der Bonner BMW-Niederlassung: „Der Verkauf von gebrauchten 525i, 528i und 535i läuft etwas schleppend. Aber der 518i, der Turbodiesel und der 520i sind nach wie vor gefragt.“ Trotz der anhaltenden Nach-

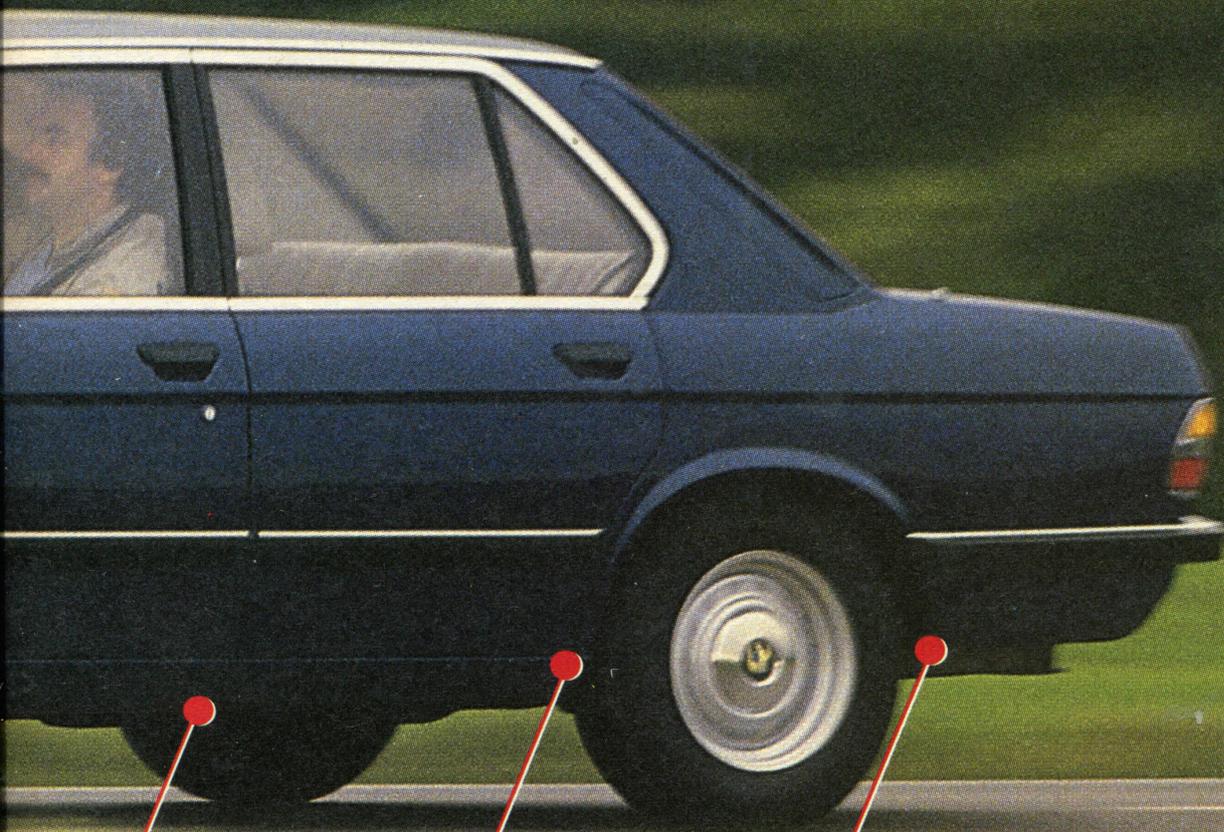
frage nach den „unteren“ Fünfer-Typen findet der interessierte Gebrauchtwagen-Käufer auch in dieser Kategorie ausgesprochene Schnäppchen. Drei bis vier Jahre alte 520i, die seinerzeit rund 30 000 Mark kosteten, stehen heute schon für 12 000 bis 13 000 Mark beim Händler. Der Grund: In vielen Firmen läuft der 520i als Geschäftswagen für die Außendienstmitarbeiter. Und die spulen in relativ kurzer Zeit viele Kilometer ab. Dazu noch einmal Gebrauchtwagenverkäufer Berger: „Wenn der

Motor nach dem Kaltstart vernünftig warmgefahren wurde und wenn die Ölwechselintervalle eingehalten wurden, dann sind Laufleistungen von über 200 000 Kilometer völlig normal.“

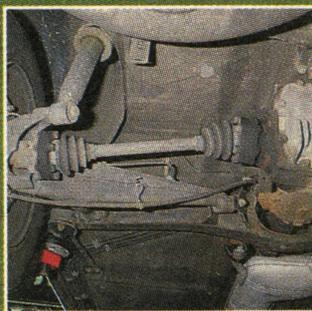
Karosserie: Seit '83 Rost kein Problem

Wir suchten uns für den AUTO ZEITUNG-Gebrauchtwagentest einen lapisblauen 520i aus, der im März 1984 erstmals Asphalt unter die Räder nahm und seither 123 456 Kilometer absolvier-

te. Das sind, laut Schwacke-Marktbeobachtung, doppelt so viele Kilometer, wie durchschnittlich im gleichen Zeitraum gefahren werden. Der unfallfreie Wagen muß erst im April 1989 wieder zum TÜV. Zur Serienausstattung gehörten seinerzeit schon Servolenkung und Fünfgang-Getriebe, an Extras leistete sich der Vorbesitzer nur ein Schiebedach. Der Neupreis betrug im März '84 rund 31 500 Mark, heute will sein Besitzer 12 000 Mark erzielen, 2 000 Mark weniger als der „Schwacke“-Preis.



Rostfrei wie am ersten Tag:
Die Blechfalze an den Türen.



Solide und öldicht:
Die Antriebswellen-Gelenke.



Verabschiedet sich zuerst:
Der Endschalldämpfer.

Fotos: Jochen Faber

Die Karosserie des gebrauchten Fünfer-BMW läßt sich ihre 120 000 Kilometer Laufleistung nicht anmerken, nichts klappert oder knistert.

Das kosten Ersatzteile

Kotflügel vorn	262,20
Scheinwerfer komplett	297,50
Frontscheibe Verbund	346,60
Tür vorn	491,30
Tür hinten	457,10
Einstiegschweller	161,90
AT-Motor ohne Anbauteile	3807,60
Anlasser AT	273,—
Lichtmaschine AT	484,—
Wasserpumpe AT	57,—
Zündverteiler komplett	565,40
Zündkabelsatz	199,50
Kühler	396,70
Einspritzanlagen-Mengenteiler	1060,20
Einspritzanl.-Luftmengenmesser	340,86
Kupplungsdruckplatte AT	166,40
Kupplungsdrucklager	73,—
Mitnehmerscheibe AT	145,90
Schaltgetriebe 5-Gang AT	2131,80
Antriebswelle	429,80
Bremsscheibe vorn	74,10
Bremsscheibe hinten	78,10
Bremssattel vorn	417,80
Bremssattel hinten	337,40
Bremstrommel	84,40
Bremszylinder	62,70
Hauptbremszylinder	272,50
Bremsbacken hinten (2 Stück)	29,90
Stoßdämpfer vorn	165,30
Stoßdämpfer hinten	156,20
Auspuffrohr vorn I	53,40
Auspuffrohr vorn II	49,—
Vorschalldämpfer	180,10
Zwischenschalldämpfer	198,40
Hauptschalldämpfer	245,10

(Preise in DM inkl. 14% Mehrwertsteuer)

Die Karosserie des Fünfer stammt in der Grundform schon aus dem Jahre 1972. Sie wurde jedoch 1981

Motor: Munter bis ins hohe Alter

gründlich und in den Folgejahren in Details überarbeitet. Dennoch wirkt sie heute etwas altbacken. Das bringt bei einem gebrauchten Fünfer aber auch Vorteile: Die Kopffreiheit ist trotz Schiebedach üppig, das Problem der Aufheizung durch riesige Fenster existiert nicht.

In den Baujahren 1981 bis 1983 gab es einige Korrosionsprobleme. An den Blech-



Die Sitzbezüge sind sehr strapazierfähig. Der Gebrauch über 120 000 Kilometer in drei Jahren hat kaum Spuren hinterlassen.



Ein Drehzahlmesser war seinerzeit noch nicht Standard. Kunststoff und Verarbeitung machen einen soliden Eindruck.

falzen der Türunterkanten knabberte der Rostfraß früher als erlaubt. Seit Herbst 1983 ist dieses Problem durch vermehrten Einsatz verzinkter Bleche beseitigt: Unser Wagen zeigte sich makellos. Das gilt auch für Federbein-Dome und Kühler-Aufnahmepunkte, die an früheren Fünfer-Modellen Rost-Kummer machten.

Der Zweiliter-Sechszylinder mit 125 PS gilt bis heute als einer der kultiviertesten Motoren seiner Klasse. Von seiner Laufruhe hat er auch im Alter nichts eingebüßt. Wie die Messungen mit dem Gebrauchtwagen ergaben, hat er auch von seinem Tem-

perament trotz der sechsstelligen Kilometerleistung nichts verloren. Der Spurt von 0 auf 100 km/h in knapp elf Sekunden und die Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h entsprechen genauso den Neuwagen-Werten wie der Verbrauch von 13 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer auf unserer Testverbrauchsstrecke.

Fahrwerk: Rundum solide

Übrigens: Die blauen Ölfahrten, die viele BMW-Motoren im Schiebetrieb aus dem Auspuff stoßen, sollen ebenfalls seit Herbst '83 der

Vergangenheit angehören. Gelegentlich gibt es bei den älteren Modellen Ärger mit der Auspuff-Anlage. Vor dem mittleren Topf lösen sich die Schraubverbindungen. Und der Rostteufel befällt üblicherweise den letzten Topf zuerst.

Auch das Fahrwerk mit samt Lenkung und Bremsen entspricht gutem Standard. Einzige Schwachpunkte sind die Anlenkpunkte des vorderen Stabilisators und der Spurstangen, die gelegentlich ausschlagen. Bei unserem Testwagen allerdings zeigten sie sich noch topfit. Erstaunlich, daß selbst die Stoßdämpfer nach dieser Laufleistung nicht nennenswert nachgelassen hatten.

Modellpflege: Ab '85 bessere Bremsen

In der ADAC-Pannenstatistik steht der Fünfer-BMW als solides Auto da. Der TÜV bescheinigt ihm ebenfalls hohe Qualitäten – mit Ausnahme der empfindlichen Scheinwerfergehäuse. Und auch im AUTO ZEITUNG-Dauertest macht der 520i seinerzeit eine gute Figur (siehe Ausgabe 17/82). So viel Lob kommt nicht von ungefähr: BMW hat dem Fünfer eine kontinuierliche Modellpflege angedeihen lassen. Ein Beispiel: 1981 wurde der 6-Zylinder-Motor von Vergaser auf K-Jetronic-Einspritzung umgestellt, 1983 von K-Jetronic auf L-Jetronic, und 1985 von L- auf LE-Jetronic. Ein anderes Beispiel: Weil die Klagen über rubbelnde Bremsen nicht aufhörten, erhielt der 520i 1985 innenbelüftete Scheibenbremsen. Von Stund an gab es keine Klagen mehr. Manchmal hat es etwas lang gedauert, bevor BMW reagierte, doch heute gehört die Fünfer-Baureihe zu den solidesten Fahrzeugen auf dem Markt.

Zu einer Zeit, als BMW die betagte 5er-Karosserie nur in Details modifizierte, entstanden anderorts schon pfliffige Aerodynamik-Autos. Wer sich an der etwas überholten Form nicht stört, der erhält einen Wagen der Oberklasse zu günstigem Preis. Vermutlich werden diese Preise mit Produktionsbeginn des neuen Modells noch etwas nachgeben.

Gernot Röhlig

So teuer sind gebrauchte 5er BMW

MARKE/TYP	KW/PS	K	Neupreis	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980	1979
<i>Ansprechpartner zum Thema Bleifrei: H. J. Henseler: Tel. (089) 38 95-42 33</i>											
518	66/90	3	24 900	—	—	11 000 ●	9 200 ●	7 600 ●	6 200 ●	4 400 ●	3 200
518 i	77/105	3	28 300	16 600	14 400	12 300	—	—	—	—	—
520/6	90/122	3	23 450	—	—	—	—	—	6 600	5 200	4 000
520 i	95/129	3	33 650	20 000	17 400	14 000	11 800	9 800	8 000	—	—
525 i	110/150	4	40 000	22 200	19 000	15 400	12 800	10 600	8 200	5 200	3 600
525 e	95/129	4	35 650	20 600 ●	17 600	13 800	11 500	—	—	—	—
525 e Kat.	90/122	4	35 950	21 500 ●	18 600 ●	—	—	—	—	—	—
528 i	135/184	4	45 800	23 650	20 800	17 600	14 500	11 800	9 200 ●	5 800 ●	4 200
535 i	160/218	4	52 750	29 600	25 600	—	—	—	—	—	—
524 D	63/86	4	32 000	18 800	—	—	—	—	—	—	—
524 TD	85/115	4	37 100	22 500	19 400	16 800	14 200	—	—	—	—

Händler-Verkaufsnotierungen ohne Mehrwertsteuer laut Schwacke-Liste Dezember 1987. Das entspricht dem Verkauf privat an privat. Leistungsangaben (kW/PS) gelten für das neuere Modell. Magere Zahlen: Preisangaben für ausgelaufene Modelle.