Nummer 5 lebt!

Youngtimer-Steckbrief: Ein 5er BMW der zweiten Generation ist wie ein guter Kumpel – ehrlich, zuverlässig und bisweilen auch trinkfest...

Wer sich für den 5er BMW der Baujahre 1981 bis 1987 interessiert, dem steht (noch) ein recht breites Angebot an Modellvarianten offen – selbst der Topsportler M5 taucht ab und an auf. Deutlich erschwinglicher und häufiger wird dagegen der 520i angeboten, der ab Ende 1986 serienmäßig mit G-Kat ausgerüstet wurde – mit ihm ist man auch in Zeiten der Feinstaubdiskussion gut gerüstet...

Eine solch späte Variante ist auch unser Fotomodell, zu erkennen am markanten Doppelrohr-Auspuff. Ausgerüstet mit einer ZF-Viergangautomatik und dem sogenannten „kleinen" Zahnriemen-Sechszylinder, Typ M20, darf man bei diesem Modell zwar keine Leistungsexzesse erwarten, die 129 PS reichen aber locker aus, um auch heute noch auf der Autobahn mitzuschwimmen. Und mit einem Tankvolumen von 70 Liter (das alle Versionen aufweisen) lassen sich bei zurückhaltender Fahrweise durchaus 650 Kilometer ohne Tankstopp herunterspulen. Gibt man dem Zweiliter-Gesellen auf freier Strecke die Sporen, bewegt sich der Verbrauch jedoch annähernd im Rahmen der stärkeren Versionen – und 525i, vor allem aber 528i und 535i bieten mit dem „großen" Sechszylinder (M30) und bis zu 218 PS deutlich mehr Leistung. Außer dem 535i sowie dem auf Drehmoment ausgelegten 525*eta* waren ab Werk allerdings keine weiteren Kat-Versionen erhältlich.

Die Dieselmodelle 524d/td sind im Hinblick auf Feinstaubzonen keine wirkliche Alternative – auch wenn BMWs erster (und als 524td auch dynamischer) Seriendiesel durchaus seine Daseinsberechtigung hat. Da sein Triebwerk auf dem des M20-Benziners aufbaut, gilt es aber auch hier, den regelmäßigen Wechsel des Zahnriemens zu beachten – ein Service, der bei beiden Motorvarianten alle 80.000 Kilometer fällig ist und mit Kosten

Ein Typ, dem Sie vertrauen können, denn böse Überraschungen hält der E28 in den seltensten Fällen bereit. Typische Rostherde, etwa an den Nahtstellen des Heckblechs, sind selbst für den Laien leicht erkennbar

von etwa 300 Euro zu Buche schlägt. Die leistungsstarken, über eine Duplexkette gesteuerten M30-Sechszylinder sind entsprechend pflegeleichter. Besonderes Augenmerk sollte man allerdings der Viscokupplung des Lüfters schenken: Lässt sich das Lüfterrad im betriebswarmen Zustand anhalten, ist die thermische Gesundheit des Motors akut gefährdet. Eine ebenso heiße Angelegenheit sind malade Zylinderkopfdichtungen.

Hohe Laufleistungen deutlich über 250.000 Kilometer sind indes für alle Motorvarianten verbürgt – regelmäßige Wartung vorausgesetzt. Besonders wichtig ist dabei die Kontrolle des Ventilspiels an den Kipphebeln der obenliegenden Nockenwelle. Die Einstellung mit Exzenter und Klemmschraube ist auch für den Hobbyschrauber eine einfache Arbeit.

Was das Fahrwerk betrifft, ist besonders die filigrane, vom 7er-Modell E23 übernommene Doppelgelenk-Vorderachse verschleißfreudig: Oft hat man es mit ausgeschlagenen Querlenkern und Spurstangenköpfen zu tun, was sich vor allem durch Lenkradflattern bei Bremsmanövern bemerkbar macht. Hinten gilt es dagegen, die Tonnenlager des Hinterachsträgers zu begutachten, die vor allem bei Hängerbetrieb leiden – und die Anhängerkupplung ist noch immer ein durchaus beliebtes Zubehör…

Gerne genommen werden statt der schmalen 14-Zoll-Serie auch üppige Rad-/Reifenkombinationen. Eine empfehlenswerte Mischung – weil für das Fahrwerk verträglich und in punkto Eintragung problemlos – ist die 15-Zoll-Bereifung des Nachfolge-5ers E34.

Die Doppelscheinwerfer wurden auch im 7er E23 verwendet – Ersatz ist kein Problem

Das Kombiinstrument nervt mit altersschwacher Serviceanzeige – Abhilfe schaffen neue Akkus

Das Armaturenbrett ist rissanfällig, und auch die Polsterstoffe leiden unter Sonneneinstrahlung

Michelin TRX – ästhetisch sehr gelungen, für den Vielfahrer aber auf gar keinen Fall zu empfehlen

Welche Modellvariante man auch im Blick hat: Der E28 ist in der Regel ein zuverlässiger Begleiter und kein wirklich „altes" Auto – dafür hat BMW seinerzeit schon mit dem serienmäßigen Einsatz allerlei elektronischer Helfer gesorgt, angefangen von der Zentralverriegelung über die Heizungssteuerung bis hin zu Verbrauchsanzeige und Bosch-Motronic bei den späten Kat-Versionen 520i, 525e und 535i.

Wer in die BMW-Welt der Achtziger eintauchen will, für den ist der 5er in jedem Fall genau der richtige Gefährte…

Text: Frank Schobelt
Fotos: Martin Brüggemann

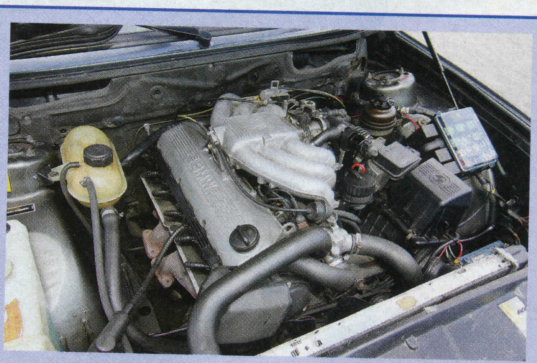
5er-Fakten

Schwachstellen an der Karosserie...

...gibt es bei allem Lob natürlich auch beim E28. Besonders die Wagenheberaufnahmen leiden unter unsachgemäßer Behandlung – womit der Rost an dieser TÜV-relevanten Stelle gute Chancen hat. Gerne werden Bleche nur aufgesetzt, was ziemlicher Murks ist (siehe Bild unten). Weitere neuralgische Punkte sind die vorderen Federbeindome, die Unterkanten der Türen, die Ecken der Heckschürze und die Öffnungen der Kennzeichenbeleuchtung.

Gesuchte Modelle...

...sind in Zeiten von Innenstadt-Fahrverboten in erster Linie solche mit G-Kat, denn sie bieten den Vorteil der grünen Feinstaub-Plakette. Euro2 für die Modelle 520i und 525e mit Werks-G-Kat ist drin. Letzterer ist darüber hinaus eine reizvolle, weil kraftvolle Alternative mit vergleichsweise geringem Spritverbrauch – der eta ist genauso drehmomentstark wie der 528i, verbraucht aber deutlich weniger.



Was kostet der Spaß?

Die Kfz-Steuer für einen 520i mit G-Kat ab Werk und Euro1-Norm liegt bei 302 Euro, mit KLR umgerüstet auf Euro2 sind es 147 Euro. Der 525eta liegt steuermäßig bei 409 Euro (Euro1) beziehungsweise 198 Euro (Euro2). Zum Vergleich: Für das leistungsstärkste Modell mit dem 3,5-Liter-Sechszylinder (den M5 außer Acht gelassen) sind in der Version mit G-Kat 530 Euro fällig, allerdings ist die abgasgereinigte und statt 218 PS nur 185 PS starke Version nicht gerade ein Kostverächter…

Das Thema Ersatzteile...

...ist für Besitzer des E28 besonders dann frustrierend, wenn es ums Interieur geht. Die Vielfalt von Farben und Polsterstoffen macht eine nachhaltige Rundumversorgung unmöglich. Schwierig wird es auch bei Exterieurteilen für Modelle mit „Shadowline" – wie hier abgebildet. Für die Technik ist dagegen gesorgt, auch aufgrund der Gleichteile-Strategie von BMW. Eine rege Plattform, die in fast allen Fragen Hilfe leistet, stellt die 5er E12 und E28 IG im Internet unter *www.e12e28.de* bereit.