

Neue Deutsche Welle

Die zweite *Fünfer-Generation* unter der Lupe

Frisch gestrafft schickte BMW seinen renovierten Fünfer ab 1981 ins Rennen um die Käufergunst. Wer heute dem Flair des BMW E28 erliegen will, braucht allerdings Geduld und unsere Kaufberatung. Denn viele gute Exemplare gibt es nicht mehr



Vor allem als Sechszylinder war der Fünfer-BMW der zweiten Generation nicht nur eine komfortable, sondern auch recht sportliche Reiselimousine

**Läuft wie auf Schienen:
Durch Optimierung an der
Hinterachse verbesserte
BMW die Spurführung**



**Das Cockpit des E28 wurde im
Vergleich zum Vorgänger mehr
auf den Fahrer ausgerichtet**



motiven waren freilich Modelle wie der 528i oder der 535i, den es auch mit einem Spoilerpaket ab Werk gab. Bis zu 218 PS waren so bestellbar – das gab es Mitte der Achtziger weder in Ingolstadt noch in Stuttgart für die Mittelklasse.

Und es kam noch besser, denn BMW schenkte noch einmal nach und präsentierte den Überflieger M5. 286 PS aus einem Sechszylinder mit 24 Ventilen sorgten in der Limousine für Fahrleistungen, die zuvor nur mit reinrassigen Sportwagen realisierbar waren. Dass am Ende die Leistung relativ schmutzige Abgase produzierte, war seinerzeit noch kein Thema. Doch BMW bot auch den E28 mit der gerade aufkommen- den Abgasreinigung an.

Nahezu alle Modelle waren zum Zeitpunkt des Facelifts 1984 mit Dreibeige-Kat lieferbar. Die restlichen Modellpflegemaßnahmen blieben allerdings überschaubar, genau wie das Modellprogramm. Allradantrieb, einen Kombi oder andere Derivate boten die Münchner nicht an. Das blieb dem Nachfolger E34 vorbehalten, den BMW 1987 nach 722.323 produzierten Exemplaren des E28 vorstellte.

Stellenweise mürbe

Die gute Nachricht zuerst: Anders als spätere BMW-Modelle wurde der E28 noch nicht mit Wasserlacken lackiert. Diese stehen im Verdacht, der Korrosion deutlich weniger entgegenzusetzen als herkömmliche Lacke. Dennoch ist der Rost der größte Feind des E28. Und das nicht nur, weil die erstmals mit dem Computer berechnete Karosseriestruktur Blechstärken zu-

für BMW so typischen flugzeugartigen Anmutung und bessere Sitze für neues Ambiente sorgten. Insgesamt gab es keine Highlights, doch die BMW-Kundschaft war zufrieden. Neben den weit verbreiteten Basismodellen mit dem 1,8-Liter-Vierzylinder war es der ab dem Modell 520 lieferbare Sechszylinder, der die Kunden bei der Stange hielt. Sportliches Timbre und das unerhört gute Fahrwerk sorgten spätestens nach der Probefahrt für eine Unterschrift unter den Kaufvertrag. Daran konnten auch eher phlegmatische Modelle, wie der 524 d oder der 525 eta nichts ändern. Die Imageloko-

MARKTWERTE

Fünfer-BMW-Preise ziehen an

Wer einen 535i oder M5 haben will, der braucht Geduld und Geld. Die normalen Sechszylinder hingegen gibt es mit Glück auf dem hinteren Ende des Kiesplatzes, während die Vierzylinder gern auch mal vom Enkel bei eBay inseriert werden. Die Diesel sind oft Kilometer-Millionäre

Modelle: 518-528/535i/M5

Baujahr: 1981-88 535i/M5 1985-88

Zustand (in Euro)

1: 10.500/24.000/45.000 **2:** 6.800/15.400/29.700 **3:** 4.400/10.000/19.800
4: 2.200/5.300/10.800 **5:** 700/1.900/4.500

Etwas barock, so stand der Fünfer der Baureihe E12 zu Beginn des New-Wave-Zeitalters in den Schauräumen der BMW Niederlassungen. Das Auto spiegelte den Zeitgeschmack der frühen 70er wider, und das im Anblick der kommenden Gefahr aus Ingolstadt. Dort hatte man sich angeschiedigt, mit dem cW-Wunder Audi 100 zum Sturm auf die etablierte Oberklasse zu blasen. Ehrensache für BMW, nicht tatenlos zuzusehen, wie einem die Felle wegschwammen. Und so präsentierten die Münchner fast zeitgleich mit dem Audi 100 den Nachfolger des Fünfer-BMW. Der E28 war für viele Kunden aber doch eher nur ein großes Facelift, basierte das Auto doch unverkennbar noch auf dem Vorgänger. Das typische BMW-Design war lediglich gestrafft worden. So übernahm der Fünfer die *Shark nose*, die stark nach unten eingezogene Front, vom Sechser-BMW. Dazu wirkte das Auto durch die Betonung der seitlichen Sicke stärker fokussiert. Hinzu kamen neue Rückleuchten und modernere Stoßfänger, die allerdings immer noch Chrom trugen und nicht „selbstreparierend“ waren wie bei Audi.

Modernere Zeiten auch im Innenraum, wo nun ein gepolstertes Armaturenbrett, mit der



Auf Landstraßen macht der M5 auch heute noch Freude, ebenso wie auf der Überholspur

ließ, die im Schnitt 13 Prozent unter denen des Vorgängers E12 lagen. Doch nach nunmehr über 30 Jahren sind die größten Rostruinen inzwischen im Hochofen gelandet. Trotzdem lohnt es sich, den Kandidaten seiner Wahl genau zu prüfen. Eine aufwendige Vollrestauration ist derzeit nur beim Topmodell M5 wirtschaftlich, und das wurde selten extrem vernachlässigt.

Typischer Rostherd der E28-Karosserie sind die Schweller. Falsch aufgebockt oder mal unsanft aufgesetzt: Wenn die am Schweller entlanglaufende Blechkante umgebogen ist, reißt der Unterbodenschutz und der Feuchtigkeit ist Tür und Tor geöffnet. Schweißarbeiten in diesem Bereich sind nicht ganz einfach – deshalb das Kaufobjekt unbedingt von unten auf einer Bühne inspizieren. Ein No-Go sind dabei übergeschweißte Reparaturschweller aus dem Zubehör. Doppelt hält zwar besser bis zum nächsten TÜV, macht dem Liebhaber beim Entfernen später aber auch doppelte Arbeit. Rostig sind daneben häufig auch die Endspitzen der Schweller zum Radhaus, die hinteren Radläufe und der gesamte Vorderwagen. Die Befestigungsleiste der Kotflügel leidet nämlich ebenso unter dem reichlichen Schmutzeintrag der Vorderreifen wie die gesamte Federbeinaufnahme. Ist das Blech neben dem Federbeindom bereits schön knusprig, kann man die Besichtigung fast immer abbrechen, es sei denn, man hat viel Schweißdraht und Langeweile.

Wesentlich harmloser sind dagegen die Rostprobleme der Anbauteile. Rostige Türen erkennt der Laie und man kann sie gegebenenfalls einfach ersetzen, ebenso wie an den Vergussnähten angesammelte Hauben. Etwas aufwendiger ist der Rost an den Kennzeichenleuchten zu beheben, doch auch das ist machbar. Schuld



Das Check Control Panel war damals top-modern

an diesem Rostherd war übrigens BMW selbst, denn statt Kunststoffpreisgummern nahmen die Münchner seinerzeit Blechklammern zur Befestigung der Leuchten. Eher selteener rosten die Fünfer-BMW an den Scheibenrahmen der Front- und Heckscheiben sowie im Schiebepdachbereich. Beides Stellen, an denen sich der Gilb nur mit viel Aufwand austreiben lässt, was sich meist nicht lohnt. Schließlich sollten auch neuralgische Punkte wie die Aufnahmepunkte

Ersatzteilpreise

Kotflügel	196,54 €
Bremse vorne kpl.	284,78 €
Mittelschalldämpfer	147,05 €
Rückleuchte chrom	233,84 €
Frontscheibe	275,39 €
Inspektionspaket Freier Handel	zirka 250 €
Das Inspektionspaket enthält die Materialien für eine große Inspektion (wie Zahnriemensatz, Bremsschläuche, Filter und Betriebsflüssigkeiten und so weiter). Es orientiert sich an den Preisen diverser Online-Händler.	

der Hinterachse, der Tank (Rost am Entlüftungsröhrchen und der Schweißnaht) und die Heckschürze auf dem Prüfprogramm stehen.

Bremsleitungen gehen ins Geld

Das Fahrwerk des Fünfers ist trotz seiner aufwendigen Bauweise robust. Befinden sich Verschleißteile wie Buchsen und Stoßdämpfer in gutem Zustand, sind es bestenfalls festgeammelte Gelenkköpfe der Spurstangen oder knarrende Buchsen, die einem die Freude am Fahren vermiesen können. Die Bremsanlage, ab 1986 gegen Aufpreis mit ABS lieferbar, macht ebenfalls eine gute Figur. Lediglich wenn der

Mancher Interessent sah in der zweiten Generation des Fünfer-BMW eher ein gründliches Facelift als eine neue Baureihe

E28 beim Bremsentest schief zieht, kann man von festsitzenden Bremskolben ausgehen – ein Problem, das sich in der Regel mit einem Reparatursatz für kleines Geld beheben lässt. Teurer wird es, wenn die Bremsleitungen ersetzt werden müssen, denn hier hilft bei vielen Abschnitten nur die Neuanfertigung.

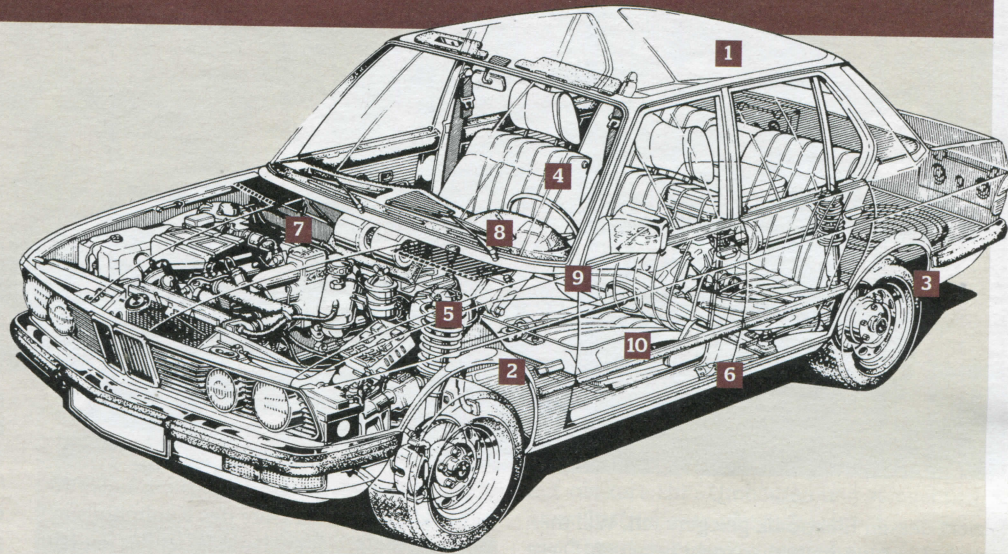
Kühler sind oft „dicht“

Im E28-Motorraum sitzen generell alte Bekannte aus dem BMW-Baukasten. Der Vierzylinder aus dem 518 glänzt mit einer mechanischen Robustheit, die ihresgleichen sucht. Allerdings macht die Gemischaufbereitung Kummer, denn im Falle des 518i nimmt einem die K-Jetronic lange Standzeiten übel und im Falle des elektronischen Vergasers (Einsatz ab Mitte 1983)

Der 10-Punkte-Check

BMW E28, 1981-88

„Harry, hol schon mal das Kehrblech“, hat Oberkommissar Derrick zwar niemals gesagt, als es darum ging, die bayerische Dienstlimousine zur Abfahrt bereitzustellen. Doch das trifft es ziemlich gut, denn der Rost ist das zentrale Problem des BMW-Fünfers der zweiten Serie



1. Stillgestanden: Oftmals steht der Kaufkandidat seit Jahren draußen und wartet auf seinen Käufer. Die Zeit im Freien malttrübt das Blech und die Technik zusätzlich, weshalb bei Standuhren höchste Vorsicht geboten ist.

2. Klassiker: Knusprige Radläufe wie dieser hier sind beim Fünfer inzwischen an der Tagesordnung. Ein geübter Griff um den Radlauf klärt, ob der Rost nur oberflächlich ist oder ob das Blechteil komplett ersetzt werden muss.

3. Das ist Spitze: Nicht so ganz, denn wenn die Endspitze schon so aussieht, geht viel Zeit bei der Instandsetzung ins Land.

4. Rosskur: Nach all den Jahren ist der Stoff mürbe und das darunterliegende Gewebe möchte auch mal an die frische Luft. Leider gibt es den Hahnentrittbezugstoff nicht mehr, sodass Eigeninitiative gefragt ist, will man nicht auf Opas Schafsfell sitzen.

5. Stoßgeschäft: Eine so nachgearbeitete Federbeinaufnahme degradiert den Fünfer zum Teileträger. Man kann die Problemzone zwar instand setzen – aber nicht so.

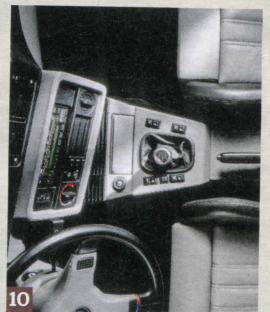
6. Eckensteher: Die Ecken der vorderen Türen sind besondere Rostnester. Gute gebrauchte Türen zu bekommen, gleicht einem Sechser im Lotto und wird nicht billig.

7. Alles Plaketti: Speziell beim M5 und M535i lohnt die Abfrage der Fahrgestellnummer in München. Beide Modelle sind die blaue Mauritius unter den Fünfern, und es gibt bereits erste Fälschungen.

8. Sag die Wahrheit: Allzu genaue Werte darf man vom optionalen Bordrechner nicht erwarten, doch eine einwandfreie Funktion schon. Streikt er oder die restliche Elektronik, hilft meist ein ruhiger Abend mit dem Stromlaufplan – oder ein Ersatzteil vom Verwerter.

9. Dann heul doch: Laufgeräusche aus dem Antrieb können von verschlissenen Hauptwellenlagern der Schaltgetriebe herrühren. Doch auch das Hinterachsdiagonal ist mitunter Quell unangenehmer Fahrgeräusche.

10. Sitz und Platz: Nicht selten sind die Aufnahmepunkte der Vordersitze schon mal nachgeschweißt worden. Ist die Arbeit schlecht gemacht, meckert der kundige TÜV-Beamte.





Im Schnee waren die 5er aufgrund ihres Heckantriebs nicht immer unproblematisch

zickt dessen Elektronik gelegentlich. Will man mehr Leistung, muss man mehr bezahlen. Diese Binsenweisheit bestätigt sich auch beim E28. Die standesgemäßen Sechszylinder (520, 525 und 528) machen aus dem Auto eigentlich erst einen BMW – allerdings auch in Sachen Unterhalt. Es beginnt bei dem leidigen Wechsel des Zahnriemens (M20-Motor in den Modellen 520 und 525e), geht über Pleuellagerschäden bei den Modellen 520 und 525 und endet noch nicht mit den eingelaufenen Nockenwellen dieser Aggregate. Gerissene Zylinderköpfe und malade Kopfdichtungen, erkennbar an einer Vermischung von Kühlwasser und Motoröl oder einem unbefriedigenden Thermohaushalt, gehören bei den größeren Modellen zu den Problemstellen. Stimmt nur die Temperatur nicht, kann das mitunter auch an völlig vergammelten Kühlern liegen, die schlicht kein Wasser mehr durchlassen. Ein Blick in den Ausdehnungsbe-

halter klärt über die Güte des Kühlmittels auf. Wirkt es bräunlich-schlammig, ist das ein Hinweis auf Korrosion im Kühlsystem.

Etwas entspannter kann man dagegen den BMW-typischen Ölnebel angehen. Ab 150.000 Kilometer „bläuen“ die Sechszylinder nun ein-

Vor allem die Sechszylindermotoren geben ab 150.000 Kilometer gern Rauchzeichen

mal. Das ist zwar ein Zeichen von Verschleiß, aber man kann in Grenzen damit leben. Die Alternative ist eine komplette Motorüberholung. Am sichersten fährt der BMW-Interessent mit dem betulichen eta-Modell, das im Grunde ein 527er ist. Mit reichlich Hubraum und lang übersetztem Getriebe verkörpert es zwar nur wenig BMW-Flair, macht im heutigen Verkehr aber dennoch Spaß und ist in Sachen Verschleiß ein

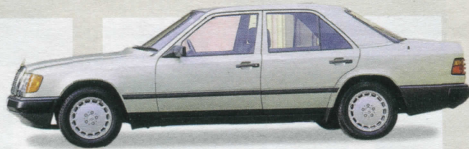
echtes Wunder. 250.000 Kilometer Laufleistung gehen eigentlich immer, und das bei niedrigstem Verbrauch. Da kommen nur noch die beiden Diesel mit. 525 td und tds waren die ersten Nagler in einem BMW. Sie liefen und liefen und ... genau! Typische Schäden gibt es an den 86 und 115 PS starken Motoren nur selten, allerdings spielen die Autos auf dem Sammlermarkt kaum eine Rolle und werden inzwischen nur noch selten angeboten. Eher stolpert der Suchende schon über die beiden Topmodelle.

Die motorische Verfassung von M 535i mit einem Zweiventiler-Sechszylinder und dem Topmodell M5 sind stark vom Gasfuß und Geldbeutel der Vorbesitzer abhängig. Auf den Punkt gebracht, kann der 535i dabei noch eher Wartungs- und Bedienungsängel verzeihen als der 24-Ventiler im M5. Bei ihm sollten die Kunden-

DIE KONKURRENTEN DES E28

Audi 100/200

Der Ingolstädter trumpfte mit deutlich mehr Technik auf und war eine ernste Konkurrenz für BMW. Im Falle des 182 PS starken Audi 200 quattro musste der BMW – vor allem im Winter – neidisch die Bahn freimachen.



Mercedes W124

Auch Mercedes wechselte in den 80ern den Stil. Mit dem nüchternen, aber vielseitigen W124 dominierten die Schwaben die obere Mittelklasse. Da hatte BMW mit dem E28 keine Chance.



Alfa 6

Wer es exotisch mochte, ging zu Alfa. Zwar bekam der Kunde einen tollen V6, doch der hatte maximal 158 PS. Dazu kam die zweifelhafte Qualität der Karosserie, sodass nur wenige deutsche Kunden sich in den Italiener verliebten. 1986 endete die Produktion.



Opel Senator

Sechs Zylinder unter der Haube und eine repräsentative Karosserie prägten den Opel Senator. Nicht genug fanden die Kunden und mieden den großen Opel. Schuld waren vermutlich die im Vergleich zum BMW niedrigen Fahrleistungen und das fehlende Image.



Von hinten unterscheidet sich der E28 durch eine geradere Linienführung und größere Heckleuchten vom Vorgänger

Gut konturierte Sitze mit ordentlichem Seitenhalt unterstreichen den sportlichen Anspruch

dienste pünktlich erledigt worden sein, und zwar mit dem Nachweis des Einstellens des Ventilspiels. Denn die Ventile werden bei dem M88-Motor über Tassenstößel der darüber liegenden Nockenwellen betätigt. Dünne Plättchen, Shims genannt, die zwischen Tassenstößel und Ventilschaftkopf gelegt werden, dienen zur Einstellung des Ventilspiels. Dabei gilt es, an allen 24 Ventilen das Spiel zu messen und dann die Shims auf korrektes Maß einzustellen. Spätestens jetzt weiß man, ob man sich den Luxus des M5 leisten kann und möchte.

Unterlässt man diese diffizile Arbeit, kommt es bei dem M88 Aggregat schnell zu kapitalen Motorschäden. Gleiches gilt bei der Vernachlässigung der Steuerkette – ab 100.000 Kilometern muss sie in der Regel ersetzt werden. Ebenfalls problematisch sind Verbrennungsfehler durch Falschluf oder schadhafte Einspritzventile. Letztere verharzen durch lange Standzeiten. Sie sollten in diesem Fall durch ein entsprechen-



Das war neu: Erstmals gab es bei BMW einen Selbstzünder im Programm

des Reinigungsverfahrens gesäubert und anschließend auf ihr Spritzbild hin überprüft werden – was übrigens für alle Einspritzer der Baureihe gilt.

Elektronik unauffällig

Die jüngsten E28 sind knapp 30 Jahre alt. Da ist es normal, dass auch ein „Bayerischer Motor

Wagen“ erste Alterserscheinungen zeigt. In Sachen Elektrik gibt es aber Entwarnung, denn bis auf obskure HiFi-Umbauten und gelegentlich wirre Instrumente gibt es kaum echte Probleme. Letzteren begegnet man übrigens am besten mit dem Kauf zweier neuer Akkus für die Service-Intervallanzeige. Sie sind nach 30 Jahren schlicht defekt und man kann sie in Eigenregie ersetzen. Gleiches gilt für Kontakt- und Masseprobleme. Check Control und Bordcomputer sind dagegen zumeist unauffällig.

Für die Hardware im Innenraum sieht es da schon anders aus. Die Sitzbezüge, vor allem bei den Sportsitzen, haben meist schon ziemlich gelitten und Bezüge sind von BMW kaum noch lieferbar. Wer Lederbezüge hat, wird feststellen, dass sie nur in gut gepflegtem Zustand noch schön geschmeidig sind. Andernfalls ist das Naturmaterial ein Fall für den Sattler. Die Armaturenbretter hingegen sind haltbar, genauso Schalter und Hebel. Im E28 regierte halt noch nicht die Excel-Tabelle des Controllings.

Die sollte der Interessent aber stets im Kopf haben, denn die Vollrestauration eines E28 kann angesichts der BMW-Classic-Preise schnell eine teure Angelegenheit werden. Das komplette und von der Substanz her beste Auto sollte daher die erste Wahl sein, will man nicht verärgert die Instandsetzung abbrechen. Doch auch, wenn die Suche mitunter etwas knifflig werden kann, es lohnt.

Fazit

Mit H-Kennzeichen, Sechszylinder und guter Substanz ist der E28 ein schöner *Daily Driver*. Seine Fahreigenschaften sind noch immer auf der Höhe der Zeit, und wer selber schrauben kann, bekommt mit dem Fünfer einen preiswerten und schönen Oldie. Für die beiden Topmodelle gilt das indes nicht: Hier sind finanzstarke Sammler gefragt, die den Fünfer nur zu besonderen Anlässen herausholen möchten.

Sven Jürisch

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	BMW München
Modell	E28
Karosserie	4-türige Limousine, selbsttragend
Motor (Benziner)	4- und 6-Zyl.-R-Motor, 4-Takt, Wasserkühlung
Hubraum (ccm)	1.766–3.453
Leistung (PS)	Benziner: 90–286 PS, Diesel: 86, 115 PS
Getriebe	5-Gang Mittelschaltung, synchronisiert, opt. Automatikgetriebe (3- bzw. 4-Gang)
Antrieb	Frontmotor, Heckantrieb
Fahrwerk vorne	MacPherson Federbein, Teleskopdämpfer
Fahrwerk hinten	Schräglenkler, Schraubenfedern, Teleskopdämpfer
Reifen	195/70 VR 14, 200/60 VR390 (Michelin TRX)
Bremsen v/h	Scheiben/Scheiben (Trommeln bei 518 und 520 bis 1986), ABS optional ab 1986
0–100 km/h (s)	10,8 (BMW 528 i Aut.)
Vmax (km/h)	Benziner: 165–245 km/h, Diesel: 165–180 km/h
Maße L x B x H (mm)	4.620 x 1.700 x 1.415
Gewicht leer (kg)	Benziner: 1.160–1.470, Diesel: 1.335–1.390
Stückzahl	722.328
Neupreis (DM)	55.500 (M535 i Kat.)
Club/Weblink	www.e12e28.de