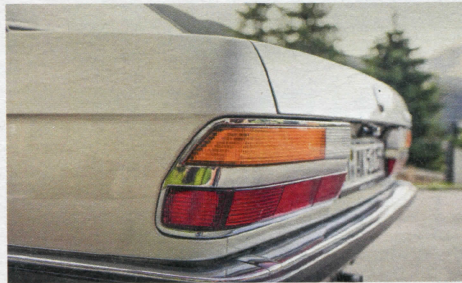




Die schicken Alufelgen lassen den Fünfer deutlich wertiger aussehen



Rückleuchten mit Chrom gab es bis zuletzt



Typisch für einen BMW ist das bogenförmige Cockpit, das dem Fahrer zugeneigt ist

Innovation aus München

BMW 5er
(1981–1987)

Nur sechs Jahre währte die Produktionsdauer des BMW der 5er-Reihe vom Typ E 28. Das macht ihn heute zu einer Rarität, denn der Fünfer war das Modell, das BMW brauchte, um den Schwung der Neuzeit nutzen zu können. Der Vorgänger E 12 hatte bei den Kunden den Boden bereitet, nun war es an dem neuen Modell, die Ernte einzufahren. Mit dem E 28 wurden die Schwachpunkte des Vorgängers ausgebügelt und die klassischen Tugenden neu definiert.

Der BMW 5er stand ab 1981 für Fahrspaß. Ganz gleich ob die Einstiegs-Version oder das erste Topmodell 528i, die Mittelklasselimousine überzeugte mit sportlichem Handling, knackiger Lenkung und brillantem Lauf der Sechszylinder. Das ist bis heute so geblieben.

Für einen überschaubaren Preis bekommt der Liebhaber alles, was die Marke groß gemacht hat. Und selbst wenn der Vierzylinder nicht zu den erstrebenswerten Modellen gehört, braucht es nicht unbedingt 535i oder gar M5, um die Freude am Fahren zu spüren.

Breites Angebot

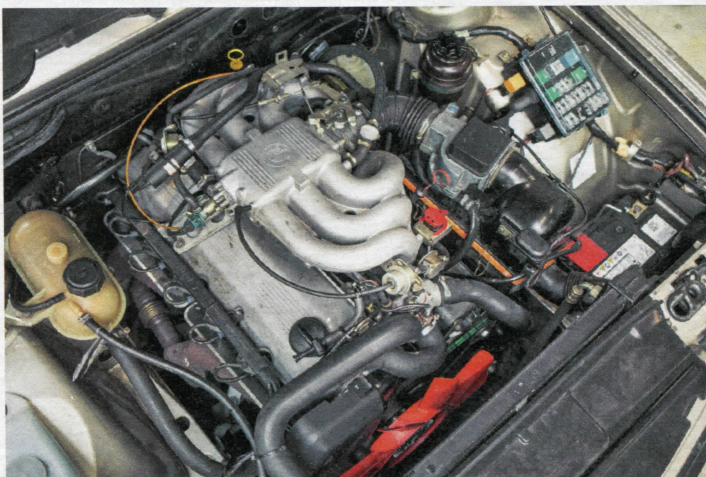
Zwischen 520i und M5 tummeln sich genug Alternativen, der 525i ist die Allzweckwaffe. Mit 170 PS ausreichend motorisiert, transportiert das Modell genug Sechszylinderflair durch das geöffnete Seitenfenster, um jedes moderne Modell der Marke in den Schatten zu stellen. Wer je mit diesem Fünfer durch eine Alpenlandschaft gewandert ist, wird verstehen, warum es geht. Zum Nachfahren empfohlen.

Der Sound des Reihensechszylinders macht süchtig und fordert den Fahrer unmissverständlich, aber dezent zu einem aktiven Fahrstil auf. Kurve suchen, runterschalten, einlenken und dann aus der Kehre mit dem genialen Timbre des 2,5 Liter heraus beschleunigen.

Wozu braucht es Abgasanlagen mit Klapensteuerung? Das können auch 528i und 535i, nur dass sie kaum noch angeboten werden. Den M5 gibt es noch, doch sein Preis lässt ihn diese Runde leider verlassen.

Gesuchter Sonderling

Auf der Suche nach dem passenden Fünfer wird man schnell feststellen, dass neben diversen 518i die extremen Nischenmodelle 524td und 525e (Eta) überlebt haben. Der Diesel war



Der Sechszylinder im 525 eta ist lauf ruhig und sparsam



Ohne Sportsitze fehlt dem Interieur die richtige Dynamik

Immer noch sehr
dynamisch wirkt
so ein Fünfer BMW
in flotter Fahrt



einst ein Wegbereiter für BMW, spielt aber dank bestehender oder drohender Umweltauflagen kaum eine Rolle als Daily Driver.

Der Eta ist dagegen ein Geheimtipp. Der in Wirklichkeit 2,7 Liter große Sechszylinder ist ein angenehmer Partner im stressigen Alltag. Mit 122 bis 129 PS und einem Bullendrehmoment von 240 Nm ist er jedem Verkehr gewachsen, spart Benzin und schont die Nerven. Nur vollen Spaß macht er nicht, denn die Dynamik bleibt etwas auf der Strecke, weil es ihn nur mit Automatik gibt. Doch Verbräuche von acht Litern sind nicht schlecht.

Gegenwert und Wertzuwachs

Dank ordentlicher Rostvorsorge, solider All-erweltstechnik und guter Materialien ist der Fünfer heute noch schön zu fahren. Er ist keine Diva und meistert den Alltag, zumal die Teileversorgung recht ordentlich ist. Wer also einen klassischen BMW wünscht, ein wenig aufs Geld schauen muss, ist mit dem E 28 bestens bedient.

Wer es allerdings exklusiver mag, greift zum 535i oder M5 mit dem sagenhafte 286 PS starken Vierventiler. Ersterer ist mitunter noch zu bekommen und war wahlweise mit dem M-Spoilerpaket erhältlich. Ein Extra, das zwar optisch sicher nicht jedermanns Sache sein dürfte, doch den Zeitgeist der 1980er-Jahre perfekt widerspiegelt. Möglicherweise ist es ja genau dieses Detail, das den besonderen Reiz des Fünfers ausmacht. Verkehrt macht man jedenfalls mit keinem E 28 etwas. Der Wert bleibt bestehen – mit Tendenz nach oben.

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	BMW AG, München
Modell	525 eta (E 28)
Karosserie	4-türige Limousine, 5 Plätze. Stahl
Motor (Benzin)	R6, OHC, Bosch Motronic, vorn längs
Hubraum (ccm)	2.693
Leistung (PS)	129 bei 4.800/min
Drehmoment (Nm)	240 bei 3.200/min
Getriebe	4-Gang-Automatik
Antrieb	Hinterrad
Fahrwerk vorn	Einzelradaufhängung McPherson-Federbeine, Querlenker, Teleskopstoß- dämpfer Verbundlenkerhin- terachse, Schraubenfedern
Fahrwerk hinten	Einzelradaufhängung, Schräglenerker, Schrauben- federn, Teleskopstoß- dämpfer
Reifen / Felgen	195/70 VR 14 / 6J x 14
Bremsen v/h	Scheibe (innenbelüftet) / Scheibe
0-100 km/h (s)	10,7
Vmax (km/h)	183
LxBxH (mm)	4.620 x 1.700 x 1.415
Gewicht leer (kg)	1.290
Verbr. (l/100 km)	8,3
Bauzeit (Baureihe)	1981 - 1987
Stückzahl (Modell und Baureihe)	40.621 (525 eta), 722.328 (E 28)
Neupreis (DM)	34.230 DM (1985)
Marktwerte (Euro)	2: 9.500
Zustand	3: 5.400 4: 1.500



Modellbezeichnung und Auspuff sind für
den Überholten eine klare Ansage

Fahreindruck

Eile mit Weile ist das Motto im 525e. Doch das passt nach etwas Eingewöhnung gut in die Zeit. Die Kombination aus großem Hubraum und Automatik entspannt. In freier Fahrt überzeugt der E 28 mit seinem tollen Fahrwerk und seiner hohen Alltagstauglichkeit. Am Ende der stressfreien Reise stehen dann ein Mini-Verbrauch und die Erkenntnis, mit der Limousine aus einer frühen Dekade der Spirit-Spar-Modelle zeitgemäß unterwegs zu sein.