

Fahrzeuge noch immer leicht zu finden sind, werden die gehobenen Versionen, insbesondere der nur in kleiner Auflage gebaute M 535i, sehr geschätzt und sind längst im Fokus von Liebhabern und Spekulanten gelandet.

► Ersatzteilversorgung

Lange Zeit wurde die E12-Serie etwas stiefmütterlich behandelt, doch mittlerweile können sich Besitzer auf eine recht gute Teileversorgung verlassen. Der Nachschub an Technikteilen ist dank des BMW-Baukastensystems ohnehin gesichert, da viele Komponenten auch in anderen Baureihen zum Einsatz kamen. Mittlerweile ist auch der größte Teil an Karosserie- und Interieurteilen, die regelmäßig benötigt werden, verfügbar, nicht nur über die BMW Group Classic, sondern auch über einige freie Händler, die sich rühmlich um die Versorgung mit Nachschub kümmern und auch ein großes Sortiment häufig benötigter Reparaturbleche bereithalten.

► Preise

Restaurierungsobjekte mit brauchbarer Basis gibt es bereits ab rund 3000 Euro. Fahrzeuge, an denen aktuell keine oder nur wenige Schweißarbeiten erforderlich sind, lassen sich ab etwa 5000 Euro finden. E12 ohne gravierende Mängel gibt es ab rund 10 000 Euro, selbst wirklich gute Fahrzeuge mit bis zu 2,5 Litern Hubraum gibt es teilweise bereits unter 15 000 Euro. Tendenziell sind Vierzylindermodelle und Fahrzeuge mit dem kleineren M20-Sechszylinder etwas günstiger zu haben als solche mit einem der M30-Sechszylinder. Jeweils ein paar Tausend Euro höher als einfachere Modelle werden die beiden Top-Versionen mit 2,8 Litern Hubraum und das immer mal wieder in Deutschland angebotene US-Modell 530i gehandelt. Die raren M 535i liegen bereits heute, sofern überhaupt mal ein Exemplar auf dem freien Markt auftaucht, meist über 50 000 Euro. ■

KAUFBERATUNG

BMW 5er 12

Die erste Fünfer-Generation ist in die Jahre gekommen. Das Interesse der Klassikerszene ist längst erwacht, die Preise ziehen an.

KAROSSERIE-CHECK

■ Insbesondere an frühen BMW E12 sollte intensiv nach Verfall in Form von Korrosion gefahndet werden. Der Check beginnt ganz vorn an der **Frontschürze**, die häufig Stein Schlag- und davon ausgehend Korrosionsschäden aufweist. Bei geöffneter Motorhaube lassen sich die **Federbeindome** und die **Stehbleche** untersuchen. Mit relativ viel Aufwand ist es verbunden, Korrosionsschäden am **Scheibenrahmen** zu reparieren. Geprüft werden sollte auf jeden Fall die **A-Säule**, die vor allem im unteren Bereich gerne rostet, auch die Schweller sind oft betroffen. Häufig findet sich hier auch Korrosion am Übergang zum hinteren Radlauf, ein erstes Anzeichen für drohende Arbeit ist es, wenn sich hier der Lack hebt und anfängt, Blasen zu werfen. Die **Türen** faulen gerne an den Unterkanten und dem vorderen Stück unterhalb der Zierleiste. Auch die hinteren **Radhäuser** sind oft betroffen, ihr Zustand kann am besten beurteilt werden, wenn die Rücksitzbank und die Kofferraumverkleidungen ausgebaut werden. Leicht zu finden sind Durchrostungen des Blechs unterhalb der hinteren Stoßstange und um die hinteren Nummernschildleuchten herum. Wichtig ist es,

auf ein originales und intaktes **Cockpit** zu achten. In den Armaturenbrettern bilden sich nämlich gerne Risse. Außerdem sind nicht selten die **Sitze** verschlissen oder zeigen Verfärbungen. Die originalen Bezüge sind leider kaum noch aufzutreiben.

TECHNIK-CHECK

■ Die Technik ist robust, und das gilt für alle drei im BMW E12 verbauten Motortypen. Schwachpunkt sind jeweils verschlissene Ventilschaftdichtungen oder **Kolbenringe**, die für Blaurauch aus dem Auspuff beim Gaswegnehmen sorgen. Der kleine Sechszylinder-M20 besitzt im Gegensatz zum M30 und dem Vierzylinder eine per **Zahnriemen** angetriebene Nockenwelle, hier steht spätestens alle 80 000 Kilometer ein Wechsel an. Mit zunehmendem Alter tritt gerne mal **Ölverlust** an den Stirndocken auf, außerdem können die **Kipphebel** und Kipphebelwellen verschleifen. Gelegentlich sind auch eingelaufene **Nockenwellen** und defekte Zylinderkopfdichtungen zu beklagen. Bei den Getrieben gilt die **Synchronisation** des zweiten Ganges als Schwachpunkt. Am **Fahrwerk** sollte auf ausgeschlagene Buchsen und überalterte Gummiteile geachtet werden.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Procar GmbH, 83544 Albaching, Tel. 080 76/ 889 40 80, www.procar-albaching.de

BTS-Automobile, 64347 Griesheim, Tel. 061 55/ 89 96 00, www.bts-autoteile.de

Kapteijn Classic BMW Parts, NL-5737 Lieshout, Tel. 00 31/499/42 15 25, kapteijnclassicparts.nl

BMW Club 5er E12 und E28 e.V., E-Mail: vorstand@e12e28.de, www.e12e28.de

E12.de, Fan- und Infoseite von Ulrich Thieme, E-Mail: u2021@e12.de, www.e12.de

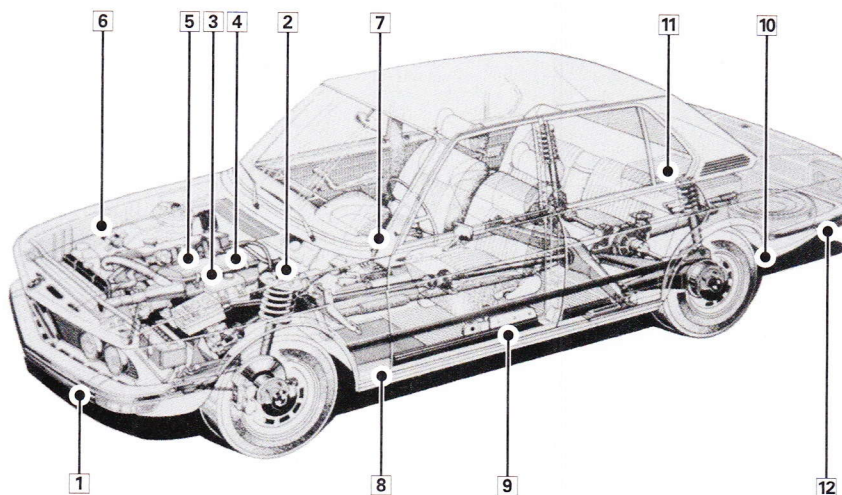
BMW-E12-Forum, Hilfe, Tipps und Infos zur E12-Baureihe, www.bmw-e12-forumieren.de

SCHWACHPUNKTE

Der Bestand an 5er-BMW der ersten Serie ist mittlerweile deutlich geschrumpft. Der größte Feind der eleganten Limousine ist die Korrosion.

Motor Klassik TIPP

■ Bereits der **BMW 520i** mit dem zwei Liter großen M10-Vierzylinder mit Einspritzung ist recht flott, wobei Exemplare mit K-Jetronic und 125 PS anstatt Kugelfischer-Einspritzung und 130 PS als wartungsfreundlicher gelten. Wer seidigen Lauf und Turbinensound bevorzugt, der nimmt den ähnlich teuren BMW 520-Sechszylinder, der vergleichbare Fahrleistungen bietet. Deutlich spritziger ist der **BMW 528i**. Gute Exemplare sind deutlich leichter zu finden als M 535i, das Preisniveau ist noch moderat und lässt auf Wertsteigerungen hoffen.



- 1 Frontschürze
- 2 Bereich um Federbeindome
- 3 Ventilschaftdichtungen
- 4 Kipphebelwelle eingelaufen

- 5 Einspritzung Kugelfischer
- 6 Stehbleche
- 7 Scheibenrahmen
- 8 A-Säulen

- 9 Türunterkanten
- 10 Radläufe, Endspitzen
- 11 Tank
- 12 Heckblech



Text Klaus Finkenburg Fotos Archiv

BMW-5er-Reihe E28

Unkundige können ihn von einem 5er-BMW der ersten Serie nur schwer unterscheiden. Dabei ist gerade der E28, und erst recht als Klassiker, einen zweiten Blick wert. Für ihn sprechen der dezente Auftritt, zahlreiche Verbesserungen, zusätzliche Motoren und günstige Preise.

AUF EINEN BLICK

BAUZEIT Mai 1981 bis Juli 1987

STÄRKEN Sportlich, zeitlos, komfortabel, gute Ersatzteilversorgung, günstige Einstiegs- und Unterhaltskosten

SCHWÄCHEN Nüchterne Optik polarisiert, Korrosion, Unfallschäden, Topmodelle haben im Preis angezogen

PREISE

Modell	Preis bei Einführung	gepflegt	mäßig
BMW 518	20950 DM	7500 €	1200 €
BMW 518i	25800 DM	7700 €	1200 €
BMW 520i	24900 DM	9900 €	1500 €
BMW 525e	30800 DM	13200 €	2300 €
BMW 525i	29000 DM	13800 €	2500 €
BMW 528i	34450 DM	15400 €	3700 €
BMW 535i	48504 DM	25300 €	6300 €
BMW M535i	50005 DM	31600 €	6600 €
BMW M5	80750 DM	84000 €	29600 €
BMW 524d	31400 DM	6900 €	900 €
BMW 524td	32300 DM	9200 €	1500 €

Quelle: Classic-Analytics

Bei seiner Vorstellung erntet er durchaus Lob, aber auch Kritik – der BMW E28 sieht seinem Vorgänger einfach zu ähnlich, sodass, wer sich nicht näher mit ihm beschäftigt, objektiv gemachte Fortschritte nicht gleich registrieren kann. Tatsächlich ist der Fünfer in zahlreichen Details verbessert worden. So haben die BMW-Ingenieure nicht nur an der Aerodynamik gefeilt, der E28 ist auch, ob mit Vier- oder Sechszylindermotor, mehr als 150 Kilo leichter als sein Vorgänger. Außerdem wurde die Motorenpalette ausgebaut, erstmals gibt es bei BMW auch Dieselmotoren im Angebot.

► Historie

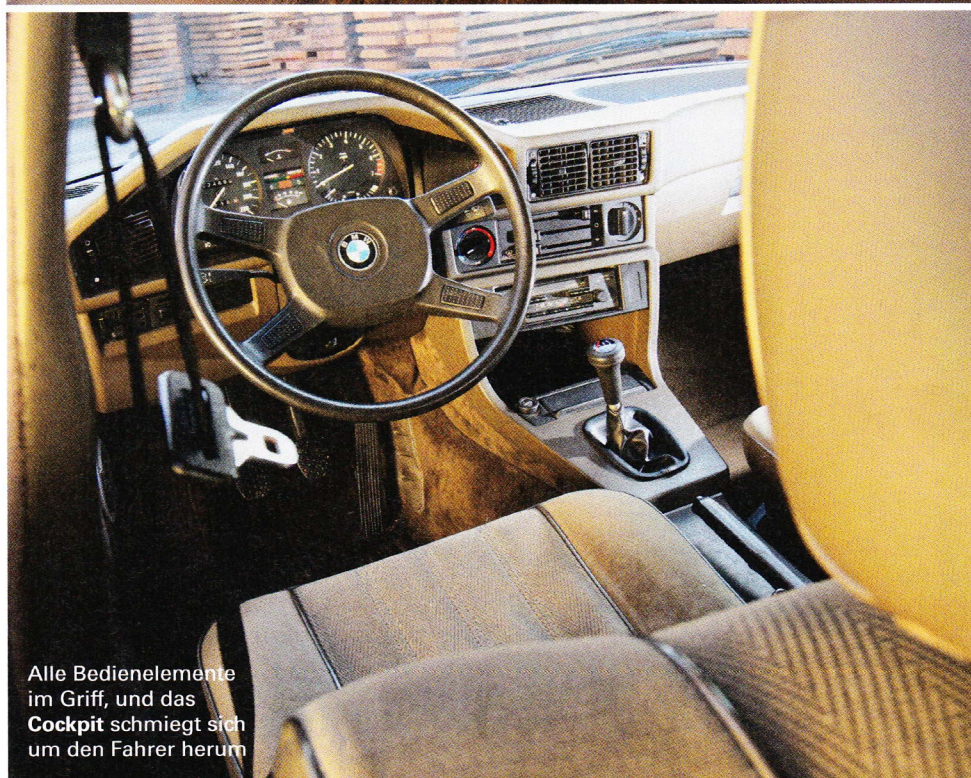
Die Baureihe E28 wird im September 1981 auf der IAA präsentiert. In Deutschland sind zunächst nur die Modelle 518, 520i, 525i und 528i erhältlich. Auf dem amerikanischen Markt mit seinen strengerem Abgasbestimmungen wird zunächst nur das Modell 528e (gesprochen: „eta“) eingeführt, dessen verbrauchs- und abgasoptimiertes Antriebskonzept im 1983 in Deutschland eingeführten Modell 525e übernommen wird. Im selben Jahr führt BMW die Einspritzversion des 1,8-Liter-Vierzylindermotors ein.

Eine kleine Sensation stellt der 524td dar, dessen Verkauf ebenfalls 1983 startet. Er besitzt den ersten von BMW je gebauten Dieselmotor, einen aufgeladenen Reihen-sechszylinder, der technisch auf dem M20-Motor basiert. Mit immerhin 180 km/h ist er der schnellste Seriediesel seiner Zeit.

Als neues Topmodell führt BMW 1984 den 535i ein, im Herbst kommt der M535i, eine sportlicher aufgemachte und fahrwerksseitig optimierte Version. Nahezu zeitgleich stellt die M Motorsport GmbH den in Handarbeit hergestellten BMW M5 vor, der von dem für den Sportwagen M1 entwickelten Vierventilmotor angetrieben



Charakteristische **Vieraugen-Optik** mit unterschiedlich großen Scheinwerfern



Alle Bedienelemente im Griff, und das **Cockpit** schmiegt sich um den Fahrer herum



Das **zeitlose Design** der E28-Baureihe, hier ein 520i, gewinnt immer mehr Liebhaber



Der **BMW 535i** wird 1984 neues Spitzenmodell der Baureihe

Im **Innenraum** herrscht Funktionalität vor. Die Check-Control schafft Flugzeugatmosphäre

Der dezente **Heckspoiler** des M535i wurde gerne auch an anderen E28 nachgerüstet



wird. Im März 1986 kommt noch der 524d mit Saugdieselmotor. Im Dezember 1987 wird die Produktion des E28 eingestellt.

► Karosserie-Varianten

Der BMW E28 wird ausschließlich als viertürige Limousine gebaut. Die Fahrgastzelle entspricht praktisch dem Vorgängermodell, die Haube ist aber etwas abgeflacht, das Heck hochgezogen, die Rücklichter sind etwas voluminöser. Im Herbst 1984 folgen im Rahmen einer Modellpflege ein paar Detailänderungen. Am auffallendsten ist die nun etwas

voluminösere, aerodynamisch optimierte Frontschürze. Die Radioantenne befindet sich nun nicht mehr auf dem vorderen linken Kotflügel, sondern zunächst auf der rechten hinteren Seitenwand, ihren endgültigen Platz findet sie später auf der linken Seite.

► Technik

Das Fahrwerk entspricht weitgehend jenem des E12, mit Einzelradaufhängung an MacPherson-Federbeinen vorn und Schräglenkerachse hinten. Modelle ab dem 528i haben hinten einen Stabilisator. Ab Herbst 1986 er-

halten alle E28 außer dem 518i die sportlicher ausgelegte sowie mit Scheiben- statt Trommelbremsen ausgestattete Hinterachse des 528i. BMW bietet normale Vier- (Serie im 518) und Fünfgang-Sportgetriebe mit erstem Gang links hinten an. Bis 1983 wird optional eine Drei-, danach eine Viergangautomatik angeboten. Die Modelle 518, 518i, 524d und M5 sind nur mit Schaltgetriebe erhältlich.

Im Cockpit wird das Elektronikzeitalter eingeläutet. Eine Service-Intervall-Anzeige informiert den Fahrer, wann die nächste Inspektion ansteht, und zwar nicht linear nach

CHRONIK

1981 BMW stellt den E28 im Juni in München vor. Die Karosserie hat sich im Vergleich zum Vorgänger E12 kaum verändert, Motoren wurden zum Teil übernommen, es gibt aber zahlreiche Verbesserungen an der Technik.

1982 Es entstehen erste Vorserienmodelle des bereits angekündigten 524td, des ersten Diesel-Pkw der Marke BMW; die Serienproduktion startet im Folgejahr.

1983 Im April werden der 518i und der 525e auf dem deutschen Markt eingeführt. Letzterer soll sich durch besonders günstige Verbrauchswerte auszeichnen.

1984 Als neues Spitzenmodell stellt BMW den 535i vor, im Herbst folgt der sportlicher ausgelegte M535i. Der 518 mit Vergasermotor wird gestrichen.

1985 Der BMW M5 mit Vierventilmotor und 286 PS wird neues Topmodell der

Baureihe. Einige Modelle können nun auch mit Katalysator geordert werden.

1986 Der 520i wird serienmäßig mit einem Katalysator ausgestattet. Im März präsentiert BMW auf dem Genfer Autosalon den 524d mit Saugdiesel. Der 528i erhält im Herbst serienmäßig ABS.

1987 Ende des Jahres wird die Produktion der E28-Baureihe eingestellt. In Südafrika wird sie noch bis 1989 fortgesetzt.

gefahrenen Kilometern, sondern belastungsabhängig, individuell berechnet aus Drehzahl, Motortemperatur und Laufzeit. Die „Check-Control“ der stärkeren Versionen warnt zudem vor Flüssigkeitsmängeln und Defekten an der Elektrik.

► Motoren

Der aus der Neuen Klasse bekannte M10-Vierzylinder wird nur noch als 1,8-Liter angeboten. Bis 1984 mit 90 PS, dazu als Vergasermotor der ab 1983 angebotene 15 PS stärkere Einspritzer bis zum Ende der Produktion. Der zwei Liter große M20-Sechszylinder wird nun statt per Vergasern über eine K-Jetronic und ab 1983 eine wartungsfreundlichere L-Jetronic mit brennbarem Gemisch versorgt. Von 1986 an ist nur noch die Kat-Version mit digitaler Bosch Motronic erhältlich.

Ein sehr ungewöhnliches Modell folgt 1983, der 525e, der keineswegs, wie der Name suggeriert, von einem M30-Sechszylinder in der 2,5-Liter-Version angetrieben wird, sondern von einem auf 2,7 Liter vergrößerten M20-Motor. In den USA und Japan wird ein ähnlicher E28 als 528e verkauft. Das „e“ steht für „eta“, den siebten Buchstaben des griechischen Alphabets, das physikalische Zeichen für den Wirkungsgrad. Die Leistung des neuen Modells liegt auf ähnlichem Niveau wie beim 520i, allerdings ist der 525e auf fülliges Drehmoment und maximale Effizienz getrimmt. Im Vergleich zum 520i sollen gut zwei Liter niedrigere Verbrauchswerte erreicht werden.

Aus dem Vorgänger übernommen werden die M30-Sechszylindermotoren mit 2,5 Litern im 525i beziehungsweise 2,8 Litern Hubraum im 528i. Beide sind nur mit Bosch L-Jetronic erhältlich. Die größte Version des M30 treibt den 535i und M535i an, beide sind ab 1985 auch – mit etwas geringerer Leistung – mit Katalysator erhältlich. Für das Topmodell der E28-Baureihe, den M5, ist eine Abgasreinigung nicht vorgesehen. Unter seiner Haube steckt ein 286 PS starker Vierventil-Sechszylinder des Typs M88/3 aus dem Supersportwagen BMW M1.

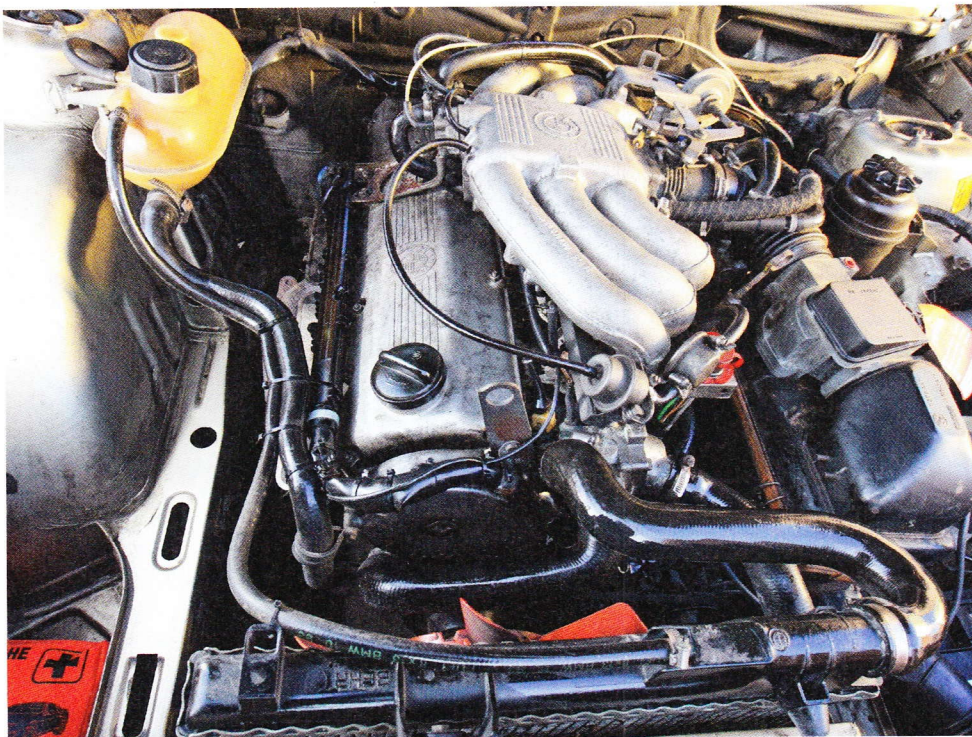
Neu sind die beiden Diesellaggregate des Typs M21 im 524td mit und im 524gd ohne Abgasturbolader. Sie besitzen eine Wirbelkammereinspritzung und basieren auf dem M20-Benziner, allerdings wurden einige Bauteile, etwa Pleuel, Kurbelwelle, Kolben und Zylinderkopf, wegen der höheren im Diesel wirkenden Kräfte modifiziert.

► Fahren

Im Vergleich zum zeitgenössischen Mitbewerber W 124 bietet der E28 auf den vorderen Sitzen weniger Platz, was zum Teil auf den kürzeren Radstand und die kompaktere Karosserie zurückzuführen ist. Andererseits steht der 5er auch eher mit sportlicheren Limousinen in Konkurrenz als mit dem trägen Schwaben. Dazu zählt etwa der Alfa Romeo 6 beziehungsweise 164, und da geht der et-

DIE MOTOREN

Es kommen die vom Vorgänger bekannten M10-, M20- und M30-Motoren zum Einsatz, im M5 arbeitet der M88-Vierventiler des Sportwagens M1.



Bereits der „kleine“ Sechszylinder im BMW 520i besticht durch seinen turbinenhaften Lauf

BMW 518 (518i) Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 89 x 71 mm, 1766 cm³, 90 PS bei 5500/min (105 PS bei 5800/min), 140 Nm bei 4000/min (142 Nm bei 4500/min), 0–100 in 14 s (12,5 s), Vmax 164 km/h (175 km/h)

BMW 520i (ab 1986) Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 80 x 66 mm, 1990 cm³, 125 PS bei 5800/min (129 PS bei 6000/min), 170 Nm (174 Nm) bei 4000–4500/min, 0–100 in 12s, 185–190 km/h

BMW 525e Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 84 x 81 mm, 2693 cm³, 122–129 PS bei 4250/min, 230–240 Nm bei 3250/min, 0–100 in 10,8 s, Vmax 190 km/h

BMW 525i Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 86 x 71,6 mm, 2494 cm³, 150 PS bei 5500/min, 215 Nm bei 4000/min, 0–100 in 9,9 s, Vmax 197 km/h

BMW 528i Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 86 x 80 mm, 2788 cm³, 184 PS

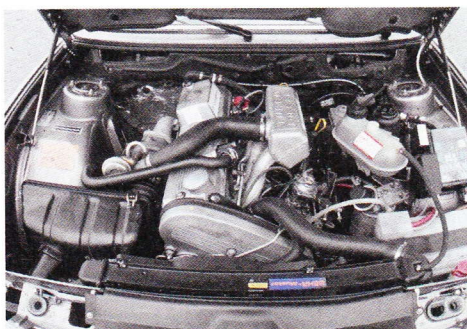
bei 5800/min, 240 Nm bei 4200/min, 0–100 in 8,4 s, Vmax 215 km/h

BMW 535i, M535i (Kat) Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 92 x 86 mm, 3430 cm³, 218 PS bei 5500/min (185 PS bei 5400/min), 310 Nm bei 4000/min (290 Nm bei 4000/min), 0–100 in 7,2 s (7,9 s), Vmax 225 km/h (212 km/h)

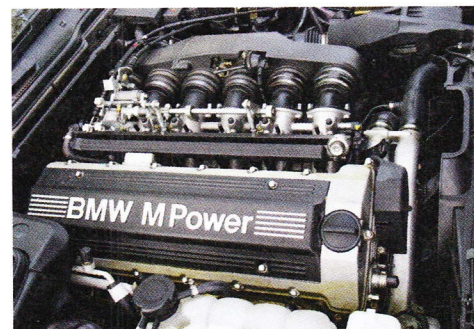
BMW M5 Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 93,4 x 84 mm, 3453 cm³, 286 PS bei 6500/min, 340 Nm bei 4500/min, 0–100 in 6,5 s, Vmax 245 km/h

BMW 524d Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 80 x 81 mm, 2443 cm³, 86 PS bei 4600/min, 152 Nm bei 2500/min, 0–100 in 18,1 s, Vmax 164 km/h

BMW 524td Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 80 x 81 mm, 2443 cm³, 115 PS bei 4800/min, 210 Nm bei 2400/min, 0–100 in 12,9 s, Vmax 180 km/h



Im 524td, seinerzeit schnellster Diesel-Pkw, arbeitete der erste Selbstzünder von BMW



Der Motor des BMW M5 geht auf den Antrieb des Supersportwagens M1 zurück



Mehr als 720 000 5er-BMW der E28-Baureihe wurden von 1981 bis 1987 gebaut

So geht Understatement: Selbst im Innenraum wirkt der **BMW M5** sachlich, schlicht und funktionell

Könnte auch ein 520i sein, hat aber 286 PS: Nur **2241 Exemplare** vom E28-Topmodell M5 wurden gebaut



was knappe Zuschnitt in Ordnung. Ergonomie wird jedenfalls großgeschrieben: Die Bedienung funktioniert nach kurzer Eingewöhnung wie im Schlaf. Neu ist die ab dem 520i nun serienmäßige Servolenkung.

Wie der Vorgänger ist der E28 handlich und dynamisch und nimmt flottere Einlagen nicht krumm. Das Fahrwerk ist ausgewogen sportlich abgestimmt, zeigt aber in Kurven eine leichte, wenngleich unbedenkliche Wankneigung. Selbst als 1,8-Liter wirkt der Fünfer nicht untermotorisiert. Eignermaßen flott geht es ab dem 525i voran. Mögen muss man den 525e, der zwar mit einem ungeheuren Durchzugsvermögen auftrumpft, dafür aber wenig spritzig ist.

► Der BMW E28 als Klassiker

Den Status als schnödes Gebrauchsfahrzeug hat der E28 mittlerweile hinter sich gelassen. Zu den Baureihen, bei denen potenzielle Käufer Schlange stehen, gehört der zweite Fünfer, von einigen Modellen abgesehen, aber nicht. Während nämlich in seiner Jugend sein Problem war, dass er vom Vorgänger optisch kaum zu unterscheiden war, mithin schon als Neufahrzeug vielen zu alt vorkam, wirkte der E28 dann lange Zeit zu modern, um die Aufmerksamkeit der Klassi-



DATEN & FAKTEN

BMW 520i BIS 1986

MOTOR Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 80 x 66 mm, Hubraum 1990 cm³, Leistung 125 PS bei 5800/min, max. Drehmoment 165 Nm bei 4500/min, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine Zahnriemengetriebene obenliegende Nockenwelle, Kurbelwelle siebenfach gelagert, Motorblock aus Grau-

guss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, Bosch L-Jetronic

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, wahlweise Viergangautomatik, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Stahlblechkarosserie, vorn Einzelradaufhängung, MacPherson-Federbeine und Sta-

bilisator, hinten Schräglenkerachse, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauf- lenkung, vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, auf Wunsch ABS mit Scheibenbremsen auch hinten, Räder 6 J x 14, Reifen 175 HR 14

MASSE UND GEWICHT Radstand 2625 mm, Länge x Breite x Höhe

4620 x 1700 x 1415 mm, Spurweite vorn/hinten 1430/1470 mm, Gewicht 1280 kg, Tank 70 Liter

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 185 km/h, 0-100 km/h in 11,5 s, Verbrauch 10,5 Liter/100 km/h

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1981 bis 1987, 722 328 Exemplare, davon 216 469 Stück BMW 520i

ker-Szene auf sich zu ziehen. Doch mittlerweile gibt es eine wachsende Fan-Gemeinde. Das Preisniveau hat die Talsohle durchschritten und zieht allmählich an. Zu den gesuchtesten Modellen gehören neben dem M5 die beiden 535i-Versionen, weniger gefragt sind kleinere Motorisierungen und die Diesel.

► Ersatzteilversorgung

Die Versorgung mit Teilen für E28 funktioniert im Großen und Ganzen gut. Viele Verschleiß- und häufiger benötigte Ersatzteile gibt es beim lokalen BMW-Händler oder einem der BMW-Classic-Partner, auch viele Karosseriekomponenten oder Reparaturbleche können hier bezogen werden. Schwieriger ist es, manche Ausstattungskomponenten zu finden, etwa Türverkleidungen und Sitzbezüge in bestimmten Farben oder PU-Schaumteile fürs Instrumentenbrett oder die Mittelkonsole sowie bestimmte Zierteile. Neben den offiziellen BMW-Quellen gibt es einige freie Teilehändler, die sich, oftmals zu günstigeren Preisen, um die Versorgung mit technischen und Karosserieteilen kümmern.

► Preise

Bereits ab rund 5000 Euro lassen sich brauchbare E28 finden, meist als 518, 520i, 525e oder Diesel. Wer 10 000 Euro anlegt, kann bereits sehr gute Fahrzeuge finden, hier geht es auch mit den kräftigeren Sechszylindern mit dem großen M30-Motor los. Für wirklich gepflegte Exemplare muss allerdings noch etwas tiefer in die Tasche gegriffen werden. Top-Autos können durchaus mehr als das Doppelte kosten. Ein Sprung über die 20 000-Euro-Schwelle ist erforderlich, wenn nach einem 535i oder dem M535i gesucht wird. Nochmals in einer anderen Klasse spielt der 286 PS starke M5, von dem nur 2241 Exemplare gebaut wurden. Unter 50 000 Euro tut sich nichts, wirklich gute Exemplare können weit über 80 000 Euro liegen. ■

KAUFBERATUNG

BMW 5ER E28

In Sachen Langlebigkeit hat sich BMW mit dem E28 deutlich verbessert. Wirklich gesucht sind vor allem die Topmodelle.

KAROSSERIE-CHECK

Der zweite Fünfer schlägt sich beim **Korrosionsschutz** nicht nur erheblich besser als sein Vorgänger, er steht auch im Vergleich zu den Konkurrenten W 123/W 124 besser da. Nach rund vier Jahrzehnten nagt aber dennoch der Zahn der Zeit. Neben Rost gibt es ein weiteres Problem, insbesondere bei gut motorisierten Fünfern: Manch einer geriet irgendwann in die Hände jugendlicher Heizer, erlitt **Unfallschäden** und anschließend Reparaturfusch. Ein waches Auge tut also not. Vorn macht sich Rost gern an den Schraubkanten der **Kotflügel**, den **Federbeindomen** und Umgebung sowie an der **Batteriemulde** links vorn im Motorraum breit. Außerdem gammeln gerne die **Türen** an den Unterkanten. Die **Schweller** rosten vorn und hinten im Bereich der Wagenheberaufnahmen durch. An den Schwellerenden sind auch die hinteren **Radhäuser** betroffen. Die Radläufe und die hinteren **Federbeindome** sind etwas robuster, sollten aber dennoch geprüft werden. Typisch für den E28 sind neben feuchten **Kofferräumen** durchgerostete **Endspitzen** auf beiden Seiten des Heckabschlussblechs. Finger weg von verbastelten Tuning-Kisten. Außerdem sollte sich der Innenraum in einem

gepflegten Zustand befinden, hier glänzen oft 520i oder 525e aus Rentnerhand. Auch wichtig: Das Kaufobjekt sollte **vollständig** sein. Manche Zierteile sind nicht einfach zu beschaffen.

TECHNIK-CHECK

Am haltbarsten ist der M30 im 525i bis 535i. Da kann auch der M10-Vierzylinder nicht mithalten, da er meist mehr gefordert wird. Bei beiden Typen werden im Alter schon mal **Zylinderkopfdichtungen** undicht, außerdem verschleißen **Ventilschaftdichtungen** oder **Kolbenringe** und verursachen Blaurauch aus dem Auspuff. Der kleine M20-Sechszylinder im 520i und 525e besitzt einen **Zahnriemenantrieb**. Hier ist auf Einhaltung der Wechselintervalle zu achten. Grundsätzlich gilt der niedertourige 525e als robuster, jenseits der 200 000 Kilometer kann es aber auch hier zu Pleuellagerschäden oder eingelaufenen **Nockenwellen** kommen. BMW-typisch sind ausgeschlagene **Spurstangenköpfe** und **Traggelenke**. Unauffällig sind die Getriebe. Auch die Bremsen zeigen abgesehen von normalem Verschleiß keine Auffälligkeiten. Falls mal Ersatzteile benötigt werden, ist der 518 im Vorteil: Nur er besitzt vorn normale statt innenbelüfteter Scheiben.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Schmiedmann GmbH, 24955 Harrislee, Tel. 04 61/505 1500, www.schmiedmann.de

Ersatzteile-E28.de, Ewesweg 10, 32425 Minden, www.ersatzteile-e28.de

Ivo Christov E28 specialist, NL-8801 Franeker, Tel. 00 31/518/71 20 28, www.e28specialist.com

E28-Shark, private Fan- und Infoseite, E-Mail: info@e28.de, www.e28.de

BMW Club 5er E12 und E28, 40801 Mettmann, E-Mail: vorstand@e12e28.de, www.e12e28.de

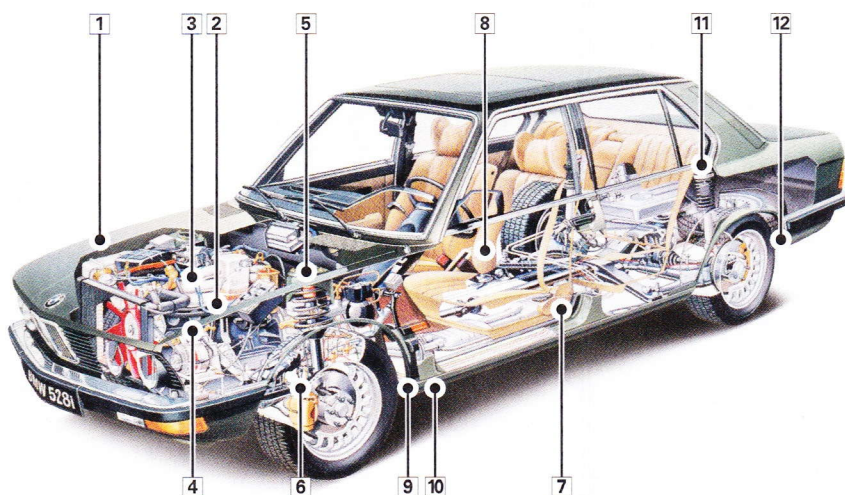
IG E23-E24-E28, 75204 Keltern, E-Mail: iginfo@ig-e23-e24-e28.de, www.ig-e23-e24-e28.de

SCHWACHPUNKTE

Technisch steht der E28 gut da, die Karosserie kann aber Mängel aufweisen. Bei der Besichtigung sollte auch nach Unfallschäden gefahndet werden.

Motor Klassik TIPP

■ Ein guter **BMW 528i** ist bezahlbar und eine dankbare Investition. Einen guten Kompromiss aus Preis und Leistung bietet der **BMW 520i**, häufig angeboten, aber oft mager ausgestattet. Wem Leistung egal ist, der ist auch mit einem 518/518i gut bedient. Als Geheimtipp gilt der **525e**, am besten mit Automatik, von der Charakteristik her näher am Selbstzünder als an einem Benziner. Oder darf es gleich ein Diesel sein? Auch der **524td** ist sparsam und durchzugsstark. Eher gemütlich, aber bodenständig ist der Sauger 524d, leider ist er sehr selten.



- 1 Kotflügel-Schraubkanten
- 2 Zylinderkopf (Ventiltrieb)
- 3 Zündanlage, L-Jetronic
- 4 Ölverbrauch, Ölverlust

- 5 Federbeindome vorn
- 6 Spurstangen/Traggelenke
- 7 Türunterkanten
- 8 Innenausstattung

- 9 Schwellerenden
- 10 Wagenheberaufnahmen
- 11 Federbeindome hinten
- 12 Radläufe und Endspitzen



BMW-5er-Reihe E34

Mit dem dritten Fünfer gelingt BMW ein ganz großer Wurf – Lohn von Mut, Innovationen und der Besinnung auf den Markenkern: Freude am Fahren. Neu sind unter anderem Diesel, V8-Motoren, variable Nockenwellen, Touring und Allradantrieb – und mehr als 300 PS Leistung.

Text Kai Klauder **Fotos** Archiv



Mehr braucht's nicht:
BMW definiert
übersichtliche
Instrumente und
Bedienung ohne
Fragezeichen