



Harrys Wagen



Das Saugrohrgeweh verrät den Einspritzmotor. Der kleine Sechszylinder mit Zahnriemen diente auch als Basis des 525 Eta und für den dynamischen Diesel 524 td

ES IST NUR EIN 520i, werden viele sagen. Warum kein 528i? werden sie sich fragen. Oder gar ein bärenstarker 535i mit 218 PS und 5-Gang-Sportgetriebe. Alternative zum proletig-aufgebrezelten M 535i. Warum nicht gleich ein M5, Understament pur und nur 2241 Stück gebaut? Bei der E12 und E28 IG gibt es doch alles, wenn es um den letzten echten BMW geht – mit aggressiv gepfeilter Frontpartie, kompakt, sehnig und kein Gramm zu viel. Angriffslustig statt weichgespült, einer der noch weiß, wie man Übersteuern schreibt. Dann darf man keine Kompromisse machen.

Aber ein langweiliger 520i, diese Luftpumpe, wie ihn selbst E28-Fans wenig schmeichelhaft nennen. Denn Drehmoment ist nicht die Stärke des kleinen Zahnriemen-Sechszylinders. Das kann er erst als 2,7-Liter-Eta. Heute würde man von einer Anfahrschwäche sprechen.

Und dann auch noch in diesem Rentnermetallic, Bronzitbeige oder wie das heißt. Warum? Weil viele E28 der besseren Angestellten und erfolgreicherer Selbstständigen damals genau so waren, 520i bronzitbeige-metallic, Schiebedach, Color, Außenspiegel rechts.

Ist Zeitgeist nicht ein wichtiges Element der Youngtimer-Bewegung? Also, hier habt ihn, den 520i von Onkel Albert und Dieter Schmidt. Der mit der florierenden Foto-Drogerie in der Fußgängerzone der Kreisstadt, bevor die Ketten kamen. Mit über 200 000 Exemplaren ist der Zweiliter-Sechszylinder quasi der Archetypus der BMW-fahrenden gehobenen Mittelschicht. Preis 1984: knappe 30 000 Mark, immerhin. Ohne Extras.

Dieser hier lief kurz vor dem Kat-Zeitalter vom Band, Erstbesitzer Jahrgang 1928. Ein später 84er mit 125-PS-Motor und den milden Spuren der ersten Mo-

dellpflege: Servolenkung und Fünfgang serienmäßig. Stoff-Türverkleidungen statt solche aus Kunststoff, Handbremskonsole wie die Topmodelle. Aber hinten noch Trommelbremsen und ohne die Einzelsitzausformung der hinteren Rückenlehne, die stets den großen Sechszylindern vorbehalten war.

Selbst der im 520i nicht unwichtige Drehzahlmesser kostete 1984 noch Aufpreis. Für die Extra-Fetischisten unter den BMW-Freaks deshalb hier nochmal zum Mitschreiben: Leichtmetallräder 6J x 14 mit Reifen 195/70 HR 14, wärmedämmendes Glas grün, Schiebedach manuell, Außenspiegel rechts, elektrisch verstellbar, Blaupunkt Mannheim Radio-Cassette, nein, kein BMW-Bavaria. Warum nicht? werden viele fragen.

Es sind die Gleichen, die bei jedem Youngtimer eines Premium-Fabrikats Vollausrüstung einklagen. Seid froh,

Ohne die zweite Generation des Fünfer-BMW wäre die Münchener Polizei nicht vorstellbar. Als Streifenwagen war der 520i stets präsent. Sogar Harry Klein und Stefan Derrick fuhren ein Zivilmodell als 525i. Ermittlungen in Sachen E28 in einem Sägewerk – gesucht wird der letzte echte BMW.



Typische BMW-Stilelemente wie die gefaltete Haifisch-Front, die Doppelscheinwerfer und den Hofmeister-Knick an der C-Säule behielt der E28 bei. Im Mittelteil lugt noch der feiner gezeichnete E12 hervor

DATEN & FAKTEN

BMW 520i (E28), Baujahr 1984

Motor: Typ M20 (ex M60), wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Block aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, 7 Pleuellager, 12 Gegengewichte, eine obenliegende Nockenwelle (7 Lager) über Zahnriemen angetrieben, v-förmig angeordnete, hängende Ventile über Kipphebel betätigt. Hubraum 1998 cm³, Bohrung x Hub 80 x 66 mm, Leistung 125 PS

bei 5800/min, max. Drehmoment 165 Nm bei 4500/min, Verdichtung 9,8:1, Bosch L-Jetronic, kontaktlose Transistorzündung, Motoröl-Inhalt 5,75 Liter

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, geteilte Kardanwelle, Getrag-Fünfgang-Schaltgetriebe, auf Wunsch ZF-Viergang-Automatik 4 HP 22

Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, Doppelgelenk-Vorderachse an Querlenkern und McPherson-Federbeinen, Stabilisator. Hinten: Schräglagerachse an Federbeinen, ZF-Kugelmutter-Hydrolenkung (Servo), vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Räder 5,5 J x 14 oder 6 J x 14, Reifen 175 H 14 oder 195/70 H 14

Maße und Gewicht: Länge 4620, Breite 1700, Höhe 1415, Radstand 2625 mm, Gewicht 1280 kg, Tankinhalt 70 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch: Vmax 185 km/h, 0 bis 100 km/h in 11,5 s, Verbrauch 12,5 Liter Super auf 100 km

Bauzeit und Stückzahl: Alle Ser E28, 1981 bis 1987: 683.924. 520i (E28): 201.168 Expl.

dass er Stoffpolster hat, übrigens im Farbton Piniengrün und keine Kunstledersessel. Stimmt, die Tankanzeige ist vom 7er, 100 Liter statt 70. Die Memory-Akkus für die bunten Lämpchen der Serviceintervall-Anzeige sind ausgelaufen und haben die originale Tankuhr verätzt. Typische 5er-E28 und 3er-E30-Krankheit. Auch der Tacho wird beim E28 elektronisch angetrieben. Neuartig ist zudem die wenig aussagekräftige Verbrauchsanzeige im Drehzahlmesser. Der Fortschritt kam beim E28 auf leisen Sohlen.

Ist der E28 nur ein Facelift oder doch ein neues Modell? Diese Frage beschäftigte bei der Präsentation der damals neuen BMW-5er-Reihe im Juni 1981 Motorjournalisten und BMW-Stammkunden. Das Publikum hielt das Design mit den steilen Scheiben und dem eins zu eins recycelten Vorgänger zwischen

den Achsen für sparsam und antiquiert. Bis zum Ende der Karriere, 1987, entpuppte er sich trotz des konservativen Wesens als großer Erfolg. Fast 700.000 E28 liefen vom Band. So viel wie vom Vorgänger, aber nur in sechs statt in neun Jahren. Der Diesel wurde ein Renner.

Auch technisch hatte sich auf den ersten Blick nicht viel getan. Motoren wie gehabt – drei Triebwerke aus dem bewährten BMW-Baukasten: Vierzylinder im 518, kleiner Zahnriemen-Sechszylinder M60 im 520i und großer Jahrhundert-Sechszylinder M30 ab 525i. Alle Sechszylinder jetzt mit Benzineinspritzung. Der dynamische Wirbelkammer-Turbo-Diesel 524td kam erst 1983.

Fast zeitgleich übrigens mit dem 525e, e wie Eta. Dahinter verbirgt sich ein hubraumstarkes (2,7 Liter) Drosselmotorkonzept mit hoher Verdichtung, hohem

Wirkungsgrad und niedrigem Drehzahlniveau. Die Leistung liegt mit 122 PS (G-Kat) sogar unter dem des 520i.

Auch beim Fahrwerk des E28 vermisste man grundlegend Neues. Es gab nur Modifikationen, ABS auf Wunsch für 525i und 528i und die komfortablere Doppelgelenk-Federbein-Vorderachse vom Siebener. Sogar im Vergleich zum bald abgelösten Audi 100 oder zu den windschnittig geformten Opel-Modellen Commodore und Senator wirkte die Linienführung des Fünfers althackern, die Karosserie immer noch etwas hochbeinig und schmalspurig.

Schließlich stand die Götterdämmerung der Aerodynamik-Flünder kurz bevor. BMW-Design-Chef Claus Luthe hatte die schwere Aufgabe, den von Paul Bracq sehr italienisch und fast grazil gezeichneten ersten Fünfer vom Typ E12



**„Die Gediegenheit
und Langlebigkeit der
zweiten Fünfer-
Reihe wird schon im
Design sichtbar“**





Die Heckpartie mit den großen Rückleuchten besticht durch klare Gestaltung. Der zweite Fünfer zeigt noch Ecken und Kanten vor der Aerodynamik-Ära: c_w -Wert 0,39

behutsam zu modernisieren. BMW-Boss Eberhard von Kuenheim scheute große Investitionen in neue Karosseriewerkzeuge. Er wünschte sich den neuen Typ mit Blick auf Mercedes, dem Vorbild in Sachen Karosseriebau, massiver.

Das sollte sich auch in der Linie spiegeln. Ein markantes Heck mit höher angesetztem Kofferraum und riesigen Rückleuchten wie bei der alten S-Klasse W 116. Größere Doppelscheinwerfer mit unterschiedlichem Durchmesser à la Siebener, eine Motorhaube, die in Fahrtrichtung öffnet und die Kotflügel nicht mehr oben abdeckt, sind die wichtigsten Stilelemente des E28. Er verlässt damit die

zierliche Lieblichkeit seines Vorgängers, wirkt ernsthafter und autoritärer. Der E28 hat etwas vom E3 (2500 bis 3.0 Si), der BMW-Macho-Limousine schlechthin. Trotz des Gewichtsverlusts von 90 kg zum E12 schließen die Türen satter, die Kunststoff-Formteile im Innenraum wirken hochwertiger. Das nun fahrerorientierte Cockpit trägt die sachliche Einheits-Instrumentierung. Leider ist das Lenkrad zu flach. Man sitzt irgendwie uncool im 5er, zu hoch und zu aufrecht.

Die Luftpumpe 520i hat zwar unterherum nicht viel drin, andererseits beschleunigt sie schon ab Leerlaufdrehzahl geschmeidig. Die Servolenkung ist ziem-

lich direkt ausgelegt, das Fahrwerk rollt komfortabel ab, ohne die nötige Straffheit beim schnellen Kurvenfahren zu vermissen. Auch dieser BMW, liebe Topmodell-Ketzer, macht Spaß. Der Motor fühlt sich zwischen 4000 und 5000 Touren am wohlsten und äußert dies mit angenehm säuselndem Klang.

Dennoch wünscht man sich manchmal den 528i. Er ist der harmonischste E28, kraftvoll und trotzdem geschmeidig. Und mit der Souveränität gesegnet, die man von einem BMW erwartet.

TEXT: Alf Cremers
FOTOS: Rossen Gargolov

Das typische BMW-Gesicht, geprägt vom 2500 von 1968, zeichnet auch den 520i aus. Elektronik auf dem Vormarsch: Verbrauchsanzeige und Service-Intervall-Signal



KAUFBERATUNG BMW 520i BIS M535i (BAUREIHE E28), 1981 BIS 1987

Guter Korrosionsschutz, solide Karosserien und robuste Technik machen den zweiten Fünfer zum feinen Langzeit-Automobil. Doch mangelnde Pflege, niedrige Preise und eine hohe Exportnachfrage haben den Bestand stark dezimiert. Wirklich gesucht sind nur die Topmodelle.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit**
★★★★★ **Ersatzteillage**

★★★★★ **Reparaturfreundlichkeit**
★★★★★ **Unterhaltskosten**

★★★★★ **Verfügbarkeit**
★★★★★ **Nachfrage**

KAROSSERIE-CHECK

Korrosionsschutz und Blechqualität sind beim E28 im Vergleich zum Vorgänger E12 auf hohem Niveau. Gravierende Rostschäden sind auch weitaus seltener als beim Erzrivalen Mercedes W123. Trotzdem fordern die Jahrzehnte ihren Tribut. Viele E28 wurden auch wegen ihres geringen Marktwertes vernachlässigt, die starken Sechszylinder ab 528i oft von jungen Wilden verheizt. Versteckte **gravierende Unfallschäden** sind generell ein Thema. Die Modelle 520i, vor allem 525e, aber auch 525i zeigen sich häufig rentnergepflegt.

Rost macht sich vor allem längs der **Kotflügelschraubkanten** breit, und die **Federdome** und deren Umgebung sind auf Korrosion und schlecht geschweißte Reparaturstellen zu prüfen. Betroffen ist auch die **Batteriemulde** links vorn im Motorraum. Das Bodenblech hält sich gut, die Achsaufnahmen sind stabil. Dagegen rosten die **Türunterkanten** gern. Die **Schweller rosten** vorne und hinten um die **Wagenheberaufnahmen** durch. Ebenso sind die hinteren **Radhäuser** jeweils am Schwellerende betroffen. Die Radläufe geben jedoch erst spät bei üblen Grotten auf, dito die hinteren Federbeindome. Typisch für den E28 sind neben chronisch **feuchten Kofferräumen** durchgerostete Endspitzen auf beiden Seiten des **Heckabschlussblechs**.

Die Ausstattung macht einen hochwertigen Eindruck, trotzdem bilden sich im Laufe der Zeit Risse im **Instrumentenbrett**. Die **Frontscheibe** bekommt milchige Ränder. Sitzkissen und Sitzwange fransen gerne aus. Die Instrumente versagen häufig ihren Dienst, weil die auslaufende Säure der **Standby-Akkus** die flexible Leiterplatte verätzt.

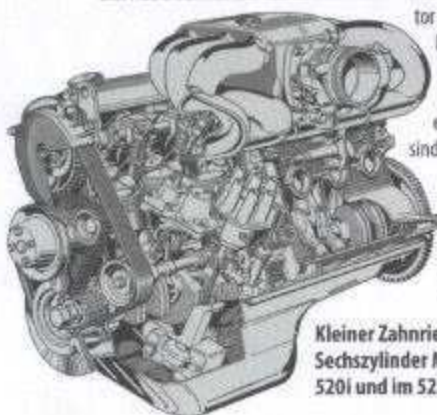
TECHNIK-CHECK

Generell hält der kettengetriebene Sechszylinder-Motor M30 (525i bis M535i) länger als sein moderneres Pendant M20 (520i, 525e) mit Zahnriemenantrieb. Kurbel- und Ventiltrieb der großen Maschine sind weitaus üppiger dimensioniert.

Die Kleinen sollten mehr geschont werden, sie leiden jenseits der 200 000 Kilometer schon mal unter **Pleuellagerschäden**, weitaus seltener der niedertourige Eta. Außerdem ist alle 120 000 Kilometer der Zahnriemen zu wechseln. Der M20-Motor leidet häufiger unter **eingelaufenen**

Nockenwellen, das zeigt sich in Klappergeräuschen und Leistungsverlust. Trotzdem gibt sich der M20-Motor bei guter Wartung erstaunlich robust, über 250 000 Kilometer sind beim 525e allemal drin.

Bei beiden Motorentypen können sich im hohen Alter Defekte an der **Zylinderkopfdichtung** (Öl-Wasser-Emulsion, weißer Auspuffrauch) zeigen. Unauffällig geben sich die Getriebe – ob Schalter oder Automatik. Ausgeschlagene **Spurstangenköpfe** und **Traggelenke** gehören zu den BMW-typischen Fahrwerksschwächen.

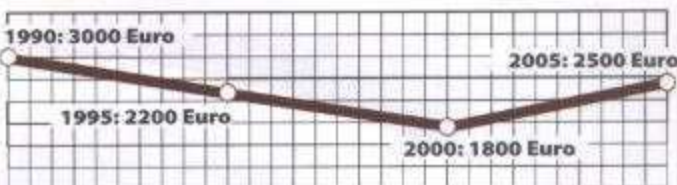


Kleiner Zahnriemen-Sechszylinder M20 im 520i und im 525e



Das Schnittbild zeigt den BMW 528i mit serienmäßigen Stabilisator hinten

Wert in gutem Zustand (Note 2), BMW 520i, Baujahr 1984



SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-------------------------------|---------------------------------|
| 1 Kotflügel-Schraubkanten | 7 Zylinderkopf (Ventiltrieb) |
| 2 Federbeindome vorn | 8 Zündanlage, L-Jetronic |
| 3 Wagenheberaufnahmen v./h. | 9 Ölverbrauch/Ölverlust |
| 4 Schwellerenden (Radhaus h.) | 10 Spurstangenköpfe/Traggelenke |
| 5 Radläufe und Endspitzen | 11 Risse im Instrumentenbrett |
| 6 Federbeindome hinten | 12 Fahrersitzbezug verschlissen |

ERSATZTEILE

Die Teilesituation für den Fünfer der Baureihe E28 ist ziemlich gut. Ständig nachgefragter Ersatz wie Bremscheiben, -beläge, Spurstangenköpfe und Traggelenke sowie Karosserieteile wie Windschutzscheiben, Kotflügel, Stoßstangen, Hauben oder Reparaturbleche liefert kurzfristig, aber zu hohen Preisen (Karosserieteile) die lokale BMW-Niederlassung oder der BMW-Händler. Schwieriger wird es bei Ausstattungskomponenten wie Türverkleidungen, Sitzbezüge oder die PU-Schaumteile für Instrumentenbrett und Mittelkonsole. Die Farben- und Variantenvielfalt lässt es nicht zu, alle Ausführungen zu bevorraten.

Das insgesamt niedrige Preisniveau der E28-Modelle ruft Spezialisten auf den Plan, die vor allem gebrauchte Karosserieteile preisgünstig offerieren. G-Kat-Nachrüstungen werden wieder nachgefragt, es gibt aber kaum günstige Kits.

SPEZIALISTEN

Dipl.-Ing. Alex. Walloth u. Alex. Nesch GbR, Im OHL 69, 59757 Arnsberg, Telefon 0 29 32/70 00 20, Fax 8 39 15, www.wallothnesch.com
E28-Teile.de, Rücker & Höpel GbR, Hauptstraße 35, 31707 Heeßen, Telefon 0 57 04/16 42 73, www.e28-teile.de
BMW Group, Mobile Tradition, Schleißheimer Straße 416, 80935 München, Telefon 0 89/38 22 70 22, www.bmw-mobiletradition.com

CLUBS

BMW Ser E12 und E28 IG, Klaus Jansen, Mühlenweg 5, 87724 Ottobeuren, Telefon 0 83 32/79 04 57, Fax 9 23 19 95, www.e12e28.de
BMW Ser Club Deutschland, Günther Stadelmaier, Lange Straße 10, 49080 Osnabrück, Fax 0 42 12/5 27 19 62 95, E-Mail weiss-blau@web.de

PREISE

Bei Einführung 1981 (BMW 520i) 24 900 DM
 Bei Produktionsende 1987 (BMW 520i Katalysator) 34 600 DM

Das Preisniveau ist selbst für gute E28 noch erstaunlich niedrig, sofern es sich um eine verbreitete Variante handelt. Häufige Modelle wie 520i und 525e kosten im Zustand 2 bis 3 nicht mehr als 1500 bis 2500 Euro. Kat-Versionen werden bevorzugt. Der Diesel 524 td hat hierzulande als Liebhaberauto nur in sehr gutem Zustand eine Chance. Wenig beliebt und selten sind 518 und 518i. Ser-Fans legen großen Wert auf eine umfangreiche Ausstattung und honorieren diese kräftig. Modelle mit großem Sechszylindermotor M30 erfreuen das Herz der E-28-Klientel, der Kat-kompatible 528i liegt deutlich vor dem betriebliehen 525i.

Der 535i ohne M-Paket ist auch Kat-los mit 218 PS eine Sünde wert, er kostet 3000 bis 4000 Euro in Zustand 2 bis 3, mit 6000 Euro noch höher rangiert der M535i trotz Spoilerwerks als Mitglied des elitären M-Clubs. Der E28-Held M5 ist ein Kapitel für sich.