

BMW fährt aus dem Schatten von Mercedes

Zuletzt war es deutlich: Unter den Top-Limousinen gebührte Mercedes die Krone der Auto-Technik. Doch der

Erzrivale BMW gibt keine Ruhe. Der neue 7er geht auf Titelkurs. Auto Bild machte eine Vergleichsfahrt.

Das wichtigste Ergebnis bereits vorweg: Der Zweikampf bleibt (vorerst) unentschieden. Der neue Siebener ist nicht von Technikern gemacht worden, die ständig eine Mercedes-Brille auf der Nase hatten. Trotz ähnlicher Größe und ähnlicher Preisklasse – die Münchner haben sich stärker als früher darauf besonnen, was sie vor vielen Jahren berühmt und stark gemacht hat. Sie bauen das fahraktive Auto und nicht den Wagen, der die Stärken der Konkurrenz zu kopieren sucht. Im direkten Vergleich zeigt sich rasch, daß beide ihre ausgesprochenen Schokoladenseiten und ebenso ihre kaum verdeckten Schwächen haben. Rein äußerlich wirkt der neue große BMW beinahe zierlich. Die Mercedes-S-Klasse hebt sich dagegen ab wie eine Kutse, die schon durch ihre Masse Würde und Respekt verbreitet. Um so überraschender, daß der Münchener, voll ausgestattet, rund 100 Kilo mehr wiegt. Wer Augen für Proportionen hat, entdeckt am BMW zudem, daß dessen Form irgendwo einen Knacks hat. Will sagen: Vorderwagen, Mittelstück und Heck sind irgendwie nicht zu einem harmonischen Ganzen verschmolzen. Von vorn schaut er aus wie ein Riesen-Dreier, von hinten wie ein Jaguar. Im Gesamteindruck nimmt sich der neue Siebener auch kleiner als sein Vorgänger aus, obwohl er um fünf Zentimeter länger wurde.

Beim Einsteigen kommt es im BMW gleich zum Härtestest. Im ersten Augenblick fühlt man sich wie auf einem Brett. Nach stundenlangem Fahren jedoch hatte ich kein

BITTE BLÄTTERN SIE UM



Modern: Wie alle neuen Autos hat jetzt auch der 7er BMW eine Windkanal-Karosserie: flach ansteigende Schnauze, hohes Heck



Bullig: Die Mercedes S-Klasse wirkt im Vergleich mit dem BMW viel größer, als gäbe es keine Diskussion um cw-Werte



Vorbildlich: der BMW-Fahrerplatz. Klare, übersichtliche Instrumente, alle Hebel und Schalter in Griffnähe, prima Schaltung



Annehmbar: der Mercedes-Fahrerplatz. Gute Instrumente, alles in Griffnähe, aber riesiges Lenkrad und lange Schaltwege



Ausreichend: Der 7er-Kofferraum ist nicht riesig (500 l), aber groß genug. Auf Wunsch gibt es eine Durchlademöglichkeit für Ski



Größer: Der Mercedes-Kofferraum schluckt eine Kleinigkeit mehr (505 Liter). Dafür müssen die Ski in jedem Fall aufs Dach



Sonderwunsch: elektrisch verstellbare Sitze. Die Schalter sitzen versteckt unten am Sitz. Drei Positionen einprogrammierbar



Klasse: Die Mercedes-Sitzverstellung in der Tür (Sonderwunsch) ist besser erreichbar, zwei Positionen sind einprogrammierbar



Angenehm: viel Platz, keine störenden Sicherheitsgurte oder-schlösser. Auf der BMW-Rückbank fährt es sich gut

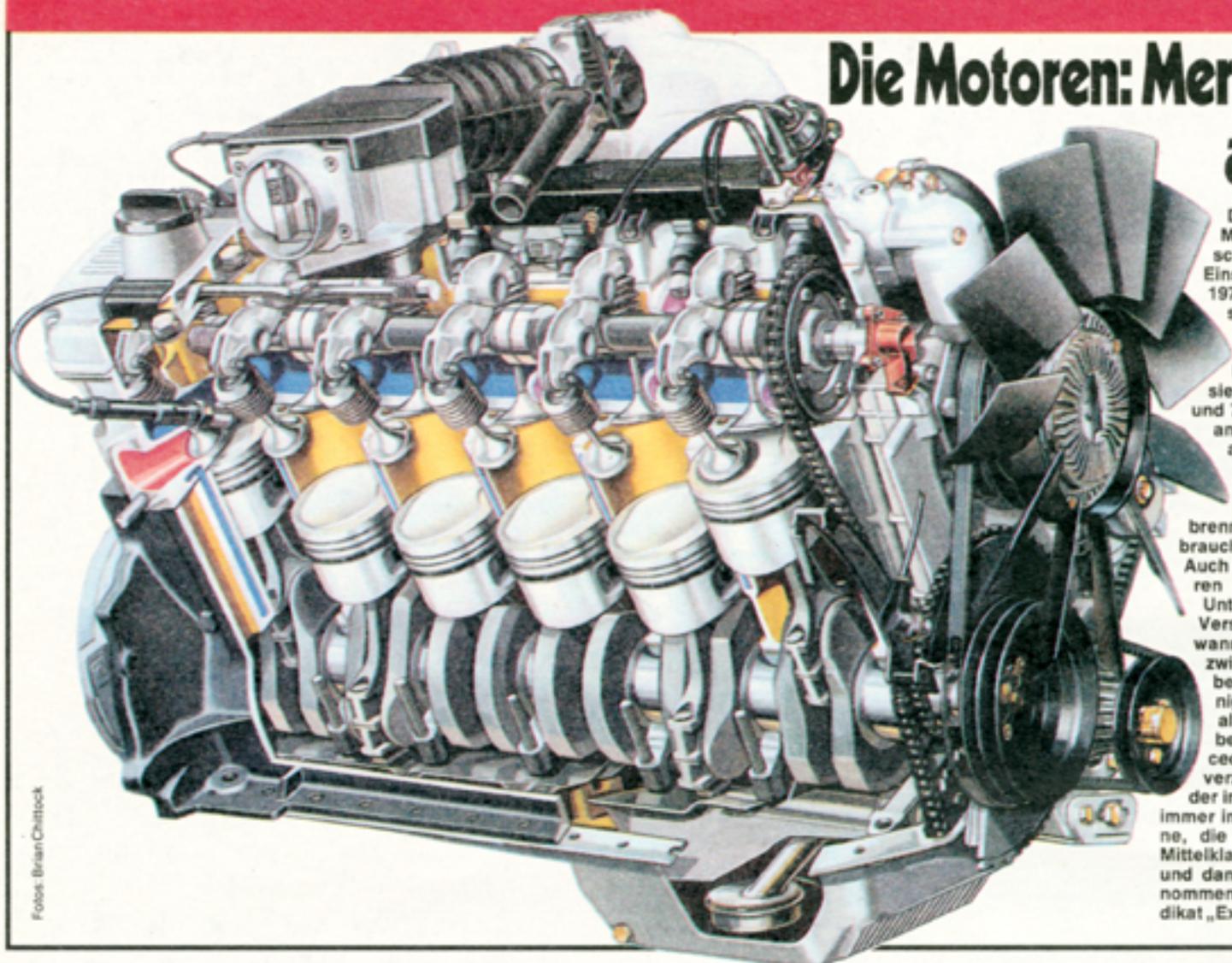


Geräumig: Auch Mercedes-Mitfahrer haben hinten genug Platz. Der Türausschnitt ist größer, der Einstieg etwas leichter

Der neue 7er BMW vor der Mercedes S-Klasse – durchs Ziel dieses Vergleichs fahren sie Stoßstange an Stoßstange. Der Münchner besticht durch seine sportlichen Fahreigenschaften, der Mercedes durch seinen Reisekomfort



Die Motoren: Mercedes hat aufgeholt



Die BMW-Sechszylinder-Motoren (links) sind inzwischen fast Oldtimer. Ihren Einstand gaben sie schon 1971 im BMW 3.0 S. Durch ständige Detailverbesserungen gehören sie aber heute noch zum Besten. Das beweisen sie auch in den neuen 730 i und 735 i. Durch Feinarbeiten an den Brennräumen und an den Kolben wurde erreicht, daß das Benzin-Luft-Gemisch jetzt noch besser verbrennt. Ergebnis: weniger Verbrauch, noch mehr Leistung. Auch das Geräusch der Motoren wurde weiter gesenkt. Unter anderem durch eine Versteifungsschale in der Ölwanne, die die Schwingungen zwischen Motor und Getriebe mindert. Der etwas kernige BMW-Sound ist dabei allerdings erhalten geblieben. Auf den müssen Mercedes-Fahrer in jedem Fall verzichten. Der Sechszylinder im 300 SE (rechts) arbeitet immer im Flüsterton. Die Maschine, die zunächst für die neue Mittelklasse-Reihe entwickelt und dann in die S-Klasse übernommen wurde, verdient das Prädikat „Extraklasse“.

Fotos: Brian Chittock

Uno. Der beliebteste



bis 750 DM Steuerbefreiung

bis 1.100 DM Steuerbefreiung

Fast zwei Millionen zufriedene Europäer fahren bereits einen Uno. Für die nächsten Millionen haben ihn unsere Techniker jetzt weiterentwickelt.

Das neue Uno-Programm mit mehr High-Tech, mehr Ökologie, mehr Ökonomie und mehr Temperament ist das attraktivste, das es je gab.

Uno FIRE: Mit dem Zukunftsmotor. Vom Computer entworfen und von Robotern gebaut. Vollautomatisch. Mit weniger Teilen als herkömmliche Motoren, weniger Wartung (Ventilspiel nur alle 100.000 km), mit weniger Verbrauch, weniger Steuern (3½ Jahre steuerfrei), aber um so mehr Temperament.

Uno 60 SDiesel: Jetzt mit 1700 ccm Hubraum und 60 PS (44 kW). Für volle Steuerbefreiung (bis 1.100 DM). Für bullige Durchzugskraft von unten heraus. Für 155 km/h Spitze mit unglaublich niedrigen Verbrauchswerten. Und für eine Fahrfreude, wie man sie von Dieselaautos bisher nicht kannte.



Spaß, läuft wie ein handlicher Dreier. Bei hohem Tempo auf der Autobahn ist der Unterschied ziemlich gering.

Die BMW-Lenkung ist auch ohne die neue Servotronic (eine geschwindigkeitsabhängige Lenkkraftunterstützung) ein Vergnügen. Zielgenau lassen sich die Kurven anfahren. Durch den gegenüber Mercedes deutlich niedrigeren Schwerpunkt des BMW stellt sich im Kurventwist ein sehr sportliches GTI-Gefühl ein. Der Mercedes macht das ebenso gut, doch altväterlich und gestelzter, mit deutlich größerer Karosserieneigung, wenn man ihm alles abfordert.

Die zwischenden Fensterrahmen, eine uralte BMW-Krankheit bei hohem Tempo, sind am Siebener verschwunden – oder fast. Die zeitgemäß bündig auf Gummilippen aufliegenden Seitenscheiben machen (für feine Ohren) einen Ton, der in der allgemeinen Geräuschkulisse beim Fahren untergeht. Der BMW ist leise.

Was BMW verspricht, hält der Mercedes

„Feinarbeit“ lautet die Parole der Techniker, wenn sie eigentlich nichts Wesentliches verändert haben. Das gilt für den Sechszylindermotor aus München, dem Werbepoeten einen „seidenweichen Lauf“ angedichtet haben. Den gibt es in Wahrheit nur beim Urvater der gesamten Triebwerksbaureihe, beim Zwei-Fünfer. Je mehr Hubraum herausgequetscht wurde, desto rauher wurden die größervolumigen BMW-Maschinen. Der Mercedes-Motor ist deut-

lich jünger, macht mehr an Laufkultur her. Die Stuttgartler haben aber auch viele Jahre dazu gebraucht.

Bei strammem Testtempo auf gemischten Routen (Autobahn, Landstraße, Stadtverkehr) zeitigten die Konkurrenten diese Verbrauchswerte: BMW 735 i = 17,0 l/100 km, Mercedes 300 SE = 16,4 l/100 km. Für beide gilt: D-Zugfahren kostet Zuschlag.

Der Zwölfzylinder kann vieles ändern

Das Platzangebot ist in den beiden Luxuslimousinen in der Normalausführung ohne verlängerten Radstand (BMW kommt im Frühjahr mit dem Langmodell iL als Gegenstück zum Mercedes SEL) eigentlich nur ausreichend. Auf der Rückbank ist kaum mehr Kniefreiheit als in einigen normalen Mittelklassewagen; ganz zu schweigen von Innenraumriesen wie Audi 100/200 oder Ford Scorpio.

Beide Marken können auf schöne Edelholzleisten vorn am Armaturenbrett und an den Türen nicht verzichten. Sie wirken in der technisch-sachlichen Atmosphäre, die sie ausstrahlen, eher künstlich aufgesetzt; in jedem Fall nicht so harmonisch schön wie einige englische Großautos.

Schließlich: Der große Mercedes hält seine Stellung. BMW hat aufgeholt, aber den Stern nicht überholt. Allzuviel Elektronik kann beim Fahren auch Ängste hervorrufen. (Das gilt auch für mich, weil ich immer daran denke, wie die Chips und Bits noch nach Jahren des Alltagsstresses im Auto funktionieren könnten oder nicht.) Der Siebener, vor allem mit dem derzeit nur verfügbaren Sechszylinder-Motoren-Programm, wird BMW-Fans voll befriedigen. Ob er Stern-Fanatiker abwerben kann, wage ich zu bezweifeln. Die Frage stellt sich erst neu, wenn der BMW-Zwölfzylinder verfügbar ist. **Peter J. Glödschey**

Fortsetzung von Seite 56

strapaziertes Sitzfleisch oder ein gestauchtes Rückgrat. Der rauhe Velours der Sitze hält einen in Kurven fest – fast wie ein Klettverschluss. Ein alter BMW-Fehler ist freilich geblieben: Die Sitzfläche ist für Langbeiner zu kurz geraten. Der Mercedes wartet mit voluminösen Sitzen auf. Gegen BMW fühlen sie sich zu weich an. Zur Ehrenrettung muß gesagt werden, daß bei Daimler-Benz Sitz nicht gleich Sitz ist. Der Seriensitz ist mäßig. Festere und besser geformte Sitze gibt es aus der Extrapreislise.

Bei der elektrischen Betätigung der Sitze hat Mercedes mit einem ausgeformten kleinen Sitzsymbol an der Tür das Beste herausgetüftelt, was zu erinnern ist. BMW hat eine ähnliche Taste unten am Sitzrahmen versteckt.

Das Siebener-Armaturenbrett ist sachlicher geworden. Kein überdimensionierter Spielcomputer mehr, dafür, integriert in die Instrumententafel, eine elektronische

Kontrollanzeige, die erst gongt und dann ein Schriftband produziert: „Handbremse nicht gelöst“, „Tür offen“ etc.

Die Fünfgang-Knüppelschaltung macht im BMW einen präziseren Eindruck als im Mercedes. Dort stören lange Schaltwege. Bei der Konstruktion von handgeschalteten Getrieben haben sich die Stuttgartler noch nie recht mit Ruhm bekleckert.

Die Bremsanlagen arbeiten so, wie man es von derartigen Schwergewichten erwartet: zuverlässig, aber nicht sonderlich gefühlvoll. Ein typischer psychologischer Nachteil aller ABS-Anlagen (beide haben sie): Die Elektronik braucht eben Zeit, bis sie sich – spürbar am Bremspedal – auf die gewünschte Bremswirkung einstellt. Zunächst wirkt jede ABS-Bremse im Alltagsbetrieb (das heißt: nicht bei einer Notbremsung) eher flau und zögerlich.

Der BMW sitzt beim Fahren viel besser unter dem Po. Besonders auf schmalen, kurvigen Landstraßen macht er richtig

Kompakte Europas.



bis 2.200 DM Steuerbefreiung

Uno Turbo i.e.: Abgasturbolader, Ladeluftkühlung und elektronische Bosch-Benzineinspritzung. Zu deutsch: 0-100 in 8,3 Sekunden, 200 km/h Spitze. Das tiefergelegte und gestraffte Fahrwerk hält das 105-PS-Kraftbündel mit Breitreifen auf der Straße. Diesen Führungsqualitäten stehen die Schalensitze in nichts nach.

Uno 75 i.e. Kat.: 1500 ccm Einspritzmotor mit Bosch-LE-Jetronic. 75 PS (55 kW) für 830 Kilogramm Auto: Macht 11,5 Sekunden auf 100 km/h und 170 km/h Spitze. Macht ein reines Gewissen, dank Katalysator. Macht bis zu 2.200 Mark Steuerbefreiung. Und macht Spaß. Ungefiltert. Viel Vergnügen bei einer Probefahrt.

Uno 45 FIRE 12.590,-/FIRE Super 13.590,-,
Uno 60 Super 14.890,-/70 SL 15.990,-,
Uno 75 i.e. Kat. 14.590,-/5türlich 15.300,-,
Uno 75 S i.e. Kat. 15.990,-/Turbo i.e. 19.950,-,
Uno 60 Diesel 15.550,- / 60 S Diesel 16.750,-. Unverbindliche Preisempfehlung zzgl. Überführung.





Der BMW in schneller Kurvenfahrt: Kein Problem für den Fahrer. Er sitzt in den guten, stramm gepolsterten Sitzen wie angewurzelt. Die Karosserie neigt sich nur wenig zur Seite. Und nur mit Gewalt läßt sich der 7er dazu bringen, mit dem Heck auszubrechen



Der Mercedes in schneller Kurvenfahrt: Kein Vergnügen für den Fahrer. Die Sitze geben wenig Halt. Die Karosserie taucht stark ein. Das gute Fahrwerk aber hält den Wagen sehr lange stabil. Gefährlich wird es nur, wenn der Fahrer wirklich alles riskiert

Fotos: Brian Chittcock

Der neue 7er BMW: Ideen, Daten, Preise



◀ Neue Scheinwerfer (Ellipsoide): Sie schaffen durch einen neu geformten Reflektor, eine besondere Linse und Streuscheibe 30 Prozent mehr Licht



◀ Rundinstrumente für die wichtigsten Informationen. Bei Fehlem – „Tür offen“ – oder Betätigung des Bord-Computers leuchtet die Digitalanzeige auf



◀ Ablageflächen gibt es im neuen BMW genug. Eine gute Idee: Unter dem Lenkrad versteckt, befindet sich ein zweites abschließbares Handschuhfach für den Fahrer



◀ Wird der Rückwärtsgänge eingelegt, schwenkt der rechte Spiegel aus Normalstellung (l.) nach unten, zeigt den Bordstein (r.)



◀ Die Sicherheitsgurt-schlösser für die Fond-Passagiere sind außen in der Rückbank ver-senkt. So drücken sie nicht ins Kreuz



◀ Die herausklappbare Rückbank-Armlehne läßt sich aufklappen und als Ablage-tisch benutzen. Auf Sonderwunsch kann hier ein Schi-Sack durch-gesteckt werden

750i Das Spitzenmodell läßt noch auf sich warten. Der 750i mit dem Zwölfzylindermotor kommt erst im Frühjahr 1987. Ein paar Daten aber hat BMW schon verraten. Die Fünf-Liter-Maschine wird über 275 PS leisten. Damit dürfte der 750i in weniger als 7,5 Sekunden auf 100 km/h beschleunigen und weit über 240 km/h schnell sein. Der stolze Preis: 98 000 Mark. Dafür gibt's ihn ausschließlich mit Automatik. Für 130 000 Mark bietet BMW außerdem noch eine Version mit mehr Ausstattung und längerem Radstand. Rückbank-Passagiere haben dann 11,4 cm mehr Knie-raum. Diese L-Version gibt's auch vom 735i. Preis: 74 000 Mark.

		BMW 730i	BMW 730i Kat	BMW 735i	BMW 735i Kat							
Hubraum nach Steuerformel	cm ³		2966		3406							
	effektiv		2966		3430							
	Zylinderzahl			6								
Größte Nennleistung	nach DIN 70 020	kW	145	135	162	155						
	bei Drehzahl	PS	197	184	220	211						
		1/min	5800	5800	5700	5700						
Größtes Drehmoment	bei Drehzahl	Nm	275	260	315	305						
		1/min		4000								
	Verdichtung		9,2:1	9,0:1	9,2:1	9,0:1						
Bohrung/Hub	mm		89/80		92/86							
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030/1 ECE			5-Gang	Aut.	5-Gang	Aut.	5-Gang	Aut.	5-Gang	Aut.		
			bei 90 km/h	Liter/100 km	7,7	7,6	7,7	7,6	7,7	7,6	7,7	7,6
			bei 120 km/h	Liter/100 km	9,5	9,6	9,7	9,6	9,6	9,5	9,7	9,6
			bei Stadtfahrt	Liter/100 km	15,9	16,3	16,8	17,2	15,9	16,7	16,8	17,6
Maße und Gewichte		BMW 730i			BMW 735i							
Länge		4910 mm										
Breite		1845 mm										
Höhe (unbelastet)		1411 mm										
Radstand		2832 mm										
Spurweite vorn (bei zul. Achslast)		1527 mm										
Spurweite hinten (bei zul. Achslast)		1550 mm										
Wendekreis Ø		11,6 m										
Fahrzeuggewicht leer		1570 kg			1590 kg							
Zulässiges Gesamtgewicht		2090 kg			2110 kg							
Anhängelast ohne Bremse		650 kg										
mit Bremse bei Steigung bis 12%		1600 kg										
Gepäckvolumen nach VDA		500 Liter										
Fahrleistungen		BMW 730i	BMW 730i Kat	BMW 735i	BMW 735i Kat							
Höchstgeschwindigkeit	km/h	225	220	233	230							
	mit automatischem Getriebe	217	212	225	222							
Beschleunigungswerte												
Sekunden	von 0- 50	2,7	2,8	2,5	2,5							
	von 0- 80	5,9	6,2	5,4	5,6							
	von 0-100	8,9/11,1*	9,4/11,6*	7,9/9,6*	8,3/10,1*							
	von 0-120	12,2	12,9	11,0	11,5							
	80-120 km/h im 4. Gang	10,5	10,9	9,4	10,2							
Stehender Kilometer	in	29,6/31,8*	30,2/32,4*	28,5/30,2*	28,9/30,6*							
Preis in Mark		55 050	57 000	68 050	69 000							

* mit automatischem Getriebe