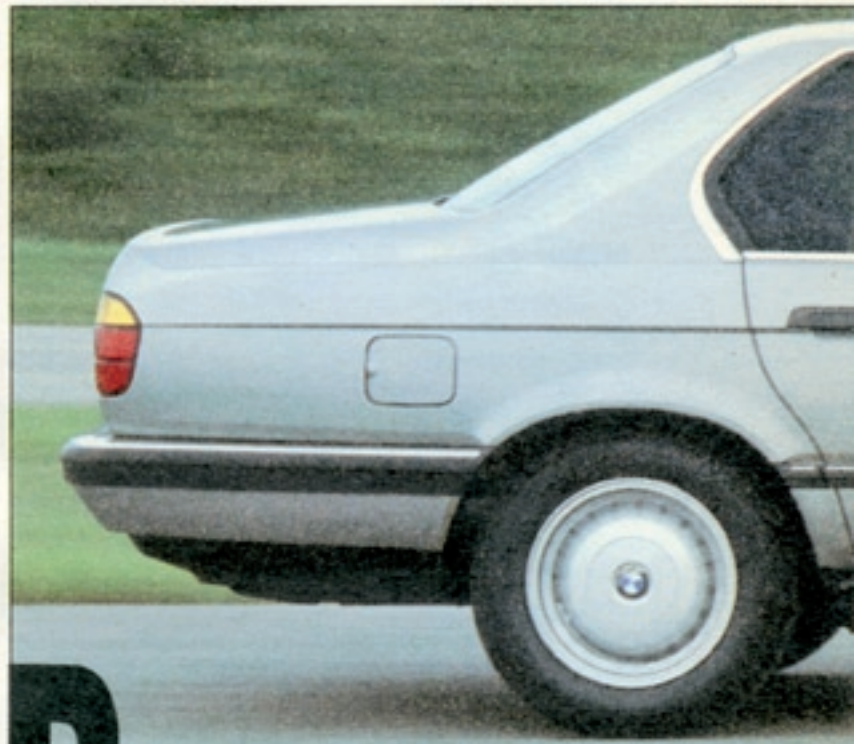


Der neue 7er - vieles



Tradition fortgesetzt: vorbildliches Cockpit mit klaren Instrumenten, Check-Control und Bordcomputer. Klimaanlage wird vollelektronisch geregelt. Ein Novum: An jeder Frischluft-Walze kann die Temperatur separat geregelt werden. Vorteil: kein eiskaltes Anblasen



BMW ist wieder auf der Überholspur. Auf leisen Sohlen zwar und in geduckter Haltung, aber das Ziel ist klar: Mit der neuen 7er-Serie wollen die Münchner endlich an der Mercedes-S-Klasse vorbeiziehen. *Auto Bild* fuhr bereits das neue Luxus-Modell der Bayern, den BMW 735i Kat.

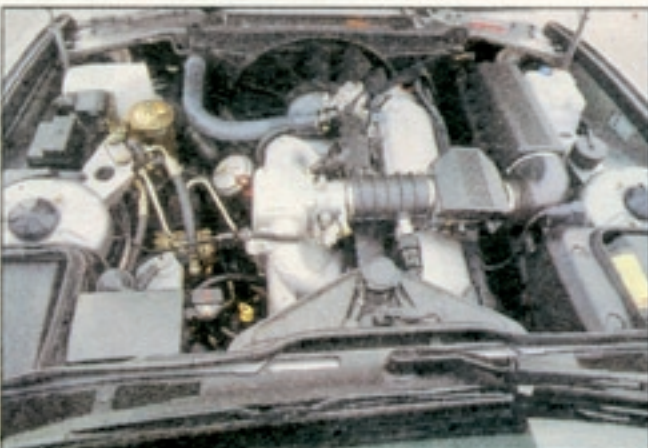
Von vorn wirkt der neue BMW wegen seiner breiten Spur, den Kotflügel-ausbuchtungen und der Nase äußerst bullig. Ein gutes Überhol-Image, pflegt man da zu sagen. Der 735i verfügt über eine Stirnfläche (sie stemmt sich dem Wind entgegen) von 2,11 Quadratmetern. Das ist viel



Der Kofferraum: Er ist schönflächig und groß, faßt 500 Liter. Ein Handicap: die ziemlich hohe Ladekante. Da ist wuchten angesagt. Direkt unter dem Kofferraum liegen das Reserverad und der 90-Liter-Tank. Auf Wunsch ist für 730i und 735i auch der 102-Liter-Tank des 750i lieferbar



Eigentlich ein alter Bekannter: der Sechszylinder-Motor im 735i Kat mit 211 PS Leistung. Eine Nicht-Kat-Version mit 220 PS gibt's nur noch auf Sonderwunsch. Eine neue Motronic-Generation verrichtet ihren Dienst. Detail-Maßnahmen brachten eine geringfügige Drehmoment-Erhöhung



Worte werden an Taten gemessen. BMW-Entwicklungschef Dr. Wolfgang Reitzle zeigt sich im Umgang mit Worten nicht zimperlich, wenn es um die neue Generation der BMW-Flaggschiffe geht. „Ich bin ganz sicher, Sie finden kein anderes Fahrzeug, das in kritischen Fahrsituationen so mühelos zu beherrschen ist“, verspricht er in puncto Fahrwerk. Noch eine Kostprobe: „Das Auto ist leiser als alle andere Limousinen, die Sie kennen.“ Mit anderen Worten: BMW baut endlich die beste Limousine der Welt – ohne Stern auf der Kühlerhaube.

Dabei waren die alten, seit 1977 gebauten BMW-7er keineswegs glücklos. Und schlecht schon gar nicht. Aber halt nicht so gut wie die schwäbische Konkurrenz.

Auto Bild unterzog den BMW 735i Kat (7er ohne Kat gibt's künftig nur noch auf Sonderwunsch) ersten Testfahrten. So viel vorweg: Mercedes wird sich anstrengen müssen, wenn die neuen großen

BMW im Oktober zu den Händlern kommen. Die Entscheidung der Käufer wird nicht mehr so einfach für die Stuttgarter ausfallen.

BMW hat das Vertraute einfach besser gemacht

Wir treten also ein in diese noble neue Welt. Der erste Eindruck: BMW scheint vor allem nach dem Grundsatz gehandelt zu haben: „Vertrautes einfach besser machen“. Die Elektronik-freundlichen Münchner Techniker ließen sich nicht zu übermäßigen Experimenten mit Digital-Anzeigen hinreißen. Klar gezeichnete Rundinstrumente beherrschen den Fahrerplatz. Ein Display übermittelt mit ganzen Worten eventuelle Störungen. Und wie eh und je neigt sich die Mittelkonsole sanft zum Piloten. Da paßt einfach wieder alles im Bereich des Griffigen, mit Leder überzogenen Vier-Speichen-Lenkrads.

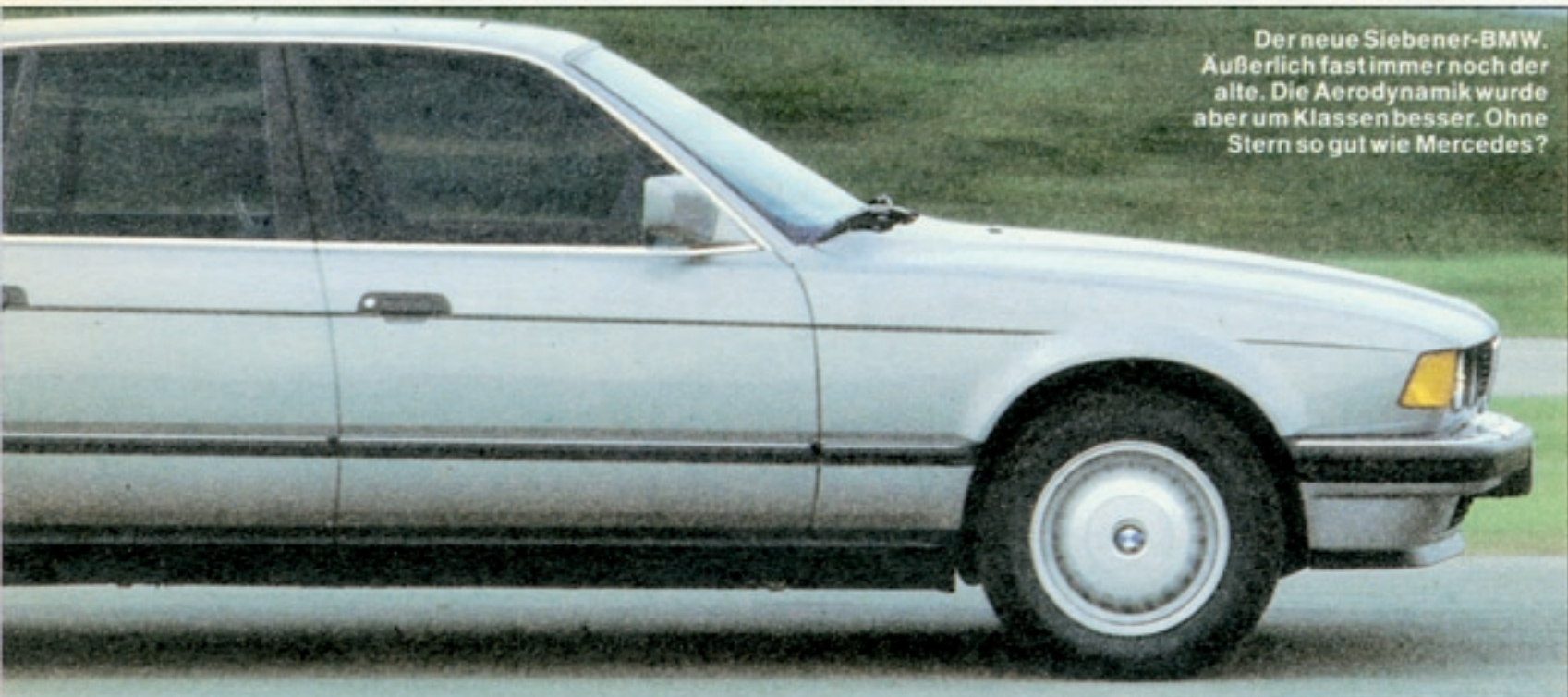
Technische Daten 730i Kat

Motor: Sechszylinder-Reihe, vo. längs eingebaut, eine oben. Nockenwelle, Verd. 9,0:1, Hubraum 2986 ccm, Bohrung x Hub 89 x 80 mm, Leistung 135 kW (184 PS) bei 5800/min, max. Drehm. 260 Nm bei 4000/min, Gemischaufler.: digitale Motor-Elektronik. Getr.: Fünfgang. **Fahrwerk:** Doppelgelenk-Federbein-Vorderachse, Schraubenfedern, Zwei-Rohr-Gasdruck-Stoßdämpfer; Schräglenker-Hinterachse, Federbeine, Zwei-Rohr-Gasdruck-Stoßdämpfer; vier Scheibenbr., vo. belüftet. ABS. Räder: 6 1/2J x 15 (Stahl); Reifen: 205/60 VR 15. **Maße u. Gewichte:** Radst. 2832 mm, Spur vo./hi. 1527/1550 mm, L/B/H. 4910/1845/1411 mm, Leergew. 1570 kg, Zulad. 520 kg, Kofferraum 500 L., Tank 90 L. **Verbrauch:** noch keine ECE-Angaben. **Fahrleistungen:** Höchstgeschw. 220 km/h, (Autom. 212), 0-100 km/h in 9,4 (11,3) Sek., 1 km m. steh. Start in 30,2 (32,3) Sek. **Preis:** ca. 57 000 Mark.

Technische Daten 735i Kat

Motor: Sechszylinder-Reihe, vo. längs eingeb., eine oben. Nockenwelle, Verd. 9,0:1, Hubraum 3420 ccm, Bohrung x Hub 92 x 86 mm, Leistung 155 kW (211 PS) bei 5700/min, max. Drehm. 305 Nm bei 4000/min, Gemischaufler.: digitale Motor-Elektronik. Getriebe: Fünfgang. **Fahrwerk:** Doppelgelenk-Federbein-Vorderachse, Schraubenfedern, Zwei-Rohr-Gasdruck-Stoßdämpfer; Schräglenker-Hinterachse, Federbeine, Zwei-Rohr-Gasdruck-Stoßdämpfer; vier Scheibenbremsen, vo. belüftet, ABS. Räder: 7J x 15 (Alu); Reifen: 225/60 VR 15. **Maße und Gewichte:** Radstand 2832, Spur vo./hi. 1527/1550 mm, L/B/H. 4910/1845/1411 mm, Leergew. 1590 kg, Zulad. 520 kg, Kofferr. 500 L., Tank 90 L. **Verbrauch:** (ECE): 8,1/10,1/16,8 l/100 km. **Fahrleistungen:** Höchstgeschw. 230 km/h (Autom. 222), 0-100 km/h in 8,3 (9,8) Sek., 1 km m. steh. Start in 28,9 (30,5) Sek. **Preis:** ca. 75 000 Mark.

besser als bei Mercedes



Der neue Siebener-BMW. Außerlich fast immer noch der alte. Die Aerodynamik wurde aber um Klassen besser. Ohne Stern so gut wie Mercedes?

das sich in typischer BMW-Manier Richtung Fahrer herausziehen läßt. Das Holzpaneel, das offenbar zur Innenraum-Aufwertung gedacht ist, wirkt freilich etwas billig. Sensible, 7er-erfahrene Popos registrieren schließlich noch ein neues Sitzgefühl: Man ist straff und dennoch komfortabel gebettet. Vor allem werden jetzt durch besseren Seitenhalt Oberschenkel und Hüften auch bei schneller Kurvenfahrt nicht über den Sitzrand hinausgedrückt. Davon kann sich Daimler-Benz getrost eine Scheibe abschneiden und zusätzlich noch einen Blick ins Fond-Abteil der neuen 7er wagen. Dort ist nicht nur soviel Raum wie in der S-Klasse (bis auf die Kopffreiheit), sondern die Passagiere nehmen auf echt langstreckentauglichem Gestühl Platz und sind durch ein neuartiges „ergonomisches Gurtsystem“ (Reitzle) so perfekt angeschnallt wie nirgendwo sonst in einem Automobil.

Die 7er stecken aber auch voller neuer Ideen

Überhaupt sind die 7er gespickt mit neuen Ideen. Die hinteren Kopfstützen fahren automatisch hoch, sobald ein Sensor im Sitz einen Fond-Passagier registriert. Das garantiert immer optimale Sicht nach hinten. Die Scheibenwi-

scher-Intervalle richten sich völlig selbstständig nach der gefahrenen Geschwindigkeit. Ja, es gibt sogar eine „Randstein-Automatik“ des Rückspiegels, um das Einparken zu erleichtern, und ein Bord-Computer (leichter zu bedienen als früher) speichert so ziemlich alles, was für eine Reisestrecke wichtig ist. Das paßt so recht zur Aussage von Dr. Wolfgang Reitzle: „Sie finden keine andere Limousine, die so vollgestopft ist mit Elektronik.“ Bei BMW hat man in Sachen Zuverlässigkeit freilich vorgesorgt: Es gibt für jedes Detail, das der Elektronik anvertraut wurde, auch Notlauf-Regelungen.

Das Allheilmittel Elektronik konnte beim Ausfeilen der Aerodynamik jedoch



Ganz neu: Ellipsoidscheinwerfer. Sieht aus, als hätte der BMW eine Pupille. Effekt: neuartige, optimale Ausleuchtung der Fahrbahn

nicht angewandt werden. Und hier hatten die Bayern echten Nachholbedarf. Die alten 7er waren mies. Bei den neuen kann man dagegen die Windschlüpfigkeit regelrecht sehen: am flachen Bug und an der gequetschten Niere ebenso wie an

Die gute Aerodynamik spürt man beim Fahren

der Boden-Unterverkleidung und dem hohen Heck – und im Detail an neuartigen Fensterdichtungen: Wenn man die Türen langsam von außen schließt, kann man sehen, daß sich die Gummis so bündig zusammenfallen wie eine Seerose am Abend ihre Blätter. So viel Feinarbeit brachte immerhin einen cW-Wert von 0,32.

Das 735i-Testexemplar von AutoBild bewies darüber hinaus, daß gute Aerodynamik auch beim Fahren erlebt werden kann. Vom Fahrtwind bleibt für die Ohren der Besatzung selbst bei über 200 km/h nichts weiter übrig als ein leises Säuseln an der A-Säule. Der vor allem durch die betont breite Spur bullig wirkende Siebener zieht fast lautlos seine Bahn. Besonders erfreulich: Der Münchner Nobel-Karosserie macht Seitenwind kaum etwas aus, und die Kugelumlauf-Servolenkung wird immer straffer, je mehr die Geschwindigkeit zunimmt.

Wie angenehm besonders die Lenkung ausgelegt ist, erfahren wir nur wenig später beim Einparken: Mühelos läßt sich der Eineinhalbtöner rangieren. Zwei Finger genügen, um das Lenkrad zu drehen. Und was noch viel wichtiger ist:



Merkmal der neuen BMW-Generation: L-förmige Anordnung der Heckleuchten. Der Kofferraumdeckel endet auf Höhe des Blinkers

Der Wendekreis ist mit 11,6 Metern für ein Fahrzeug dieser Kategorie recht gering. Dem neuen BMW 7er kann somit gute Handlichkeit attestiert werden. Vor allem auch, weil die Karosserie keine Rätsel über ihre wahre Größe aufgibt: Wer als Normalgebauter ein wenig den Kopf streckt, wird beim Einparken ohne

Bitte lesen Sie weiter auf Seite 28

Der neue 7er im Vergleich mit seinen Mercedes-Konkurrenten



BWM 730i Kat

DB 300 SE Kat

	BWM 730i Kat	DB 300 SE Kat
Motor	6-Zylinder	6-Zylinder
Hubraum	2986 ccm	2962 ccm
Leistung	184 PS	180 PS
Drehmoment	260 Nm	255 Nm
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h	205 km/h
0-100 km/h	9,4 Sekunden	9,3 Sekunden
Preis	ca. 57 000 Mark	55 860 Mark

Der neue 7er-BMW soll den bislang bestehenden Rückstand zur Mercedes-S-Klasse wieder ausgleichen. Beiden Preisen wird der Bayer auf keinen Fall mehr hinterherhinken. Aber auch sonst kann er sich im Vergleich der Leistungsdaten durchaus mit der Stuttgarter Konkurrenz messen

Die Mercedes-S-Klasse wurde erst in diesem Frühjahr „renoviert“. Dabei wurden besonders die Motoren noch einmal verfeinert. Der Achtzylindermaschine des 420 SE hat BMW noch nichts Gleichwertiges entgegengesetzt. Im Frühjahr aber kommt dersagenumwobene 12-Zylinder-BMW

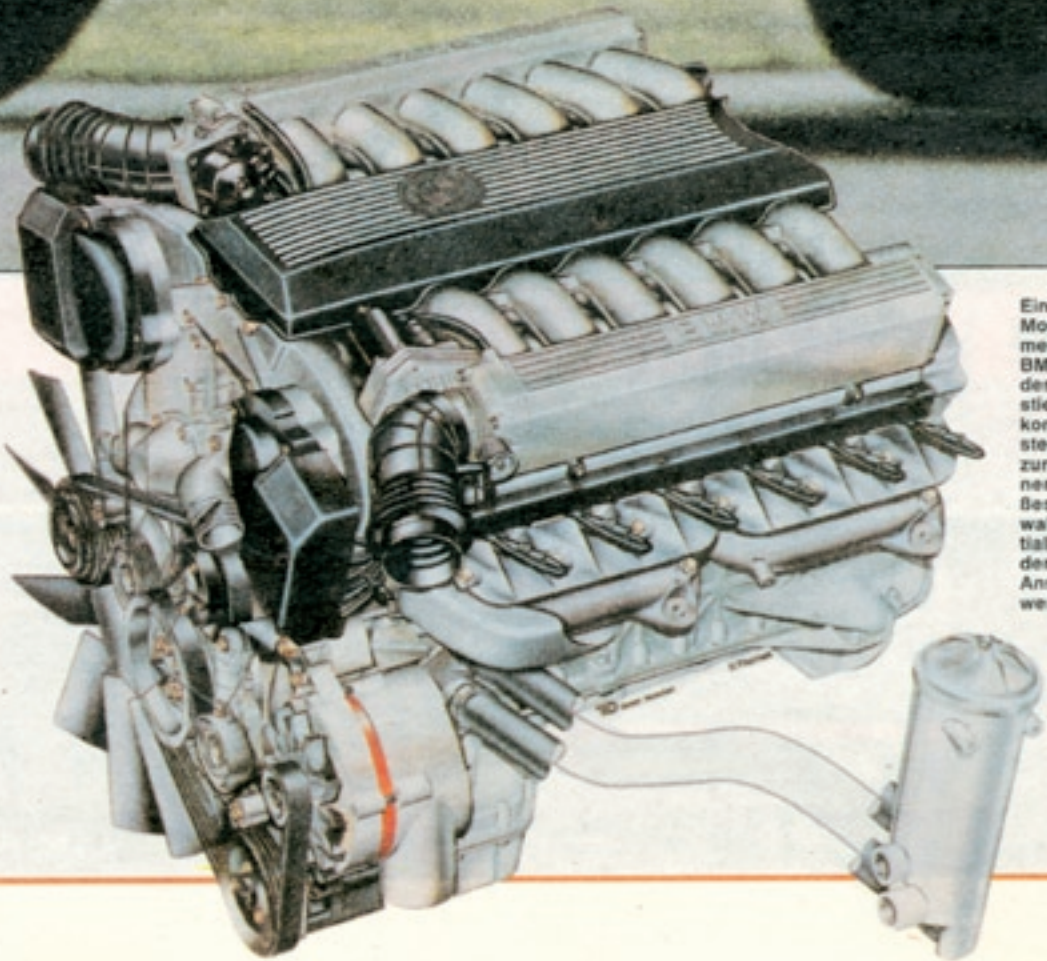


BMW 735i Kat

DB 420 SE Kat

	BMW 735i Kat	DB 420 SE Kat
Motor	6-Zylinder	V8-Zylinder
Hubraum	3420 ccm	4196 ccm
Leistung	211 PS	204 PS
Drehmoment	305 Nm	310 Nm
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h	210 km/h
0-100 km/h	8,3 Sekunden	8,7 Sekunden
Preis	ca. 75 000 Mark	71 877 Mark

**Der neue
7er BMW!**



Fortsetzung von Seite 25

weiteres die Heckkanten erkennen. Das klingt so, als sei BMWs Jüngster und Größter gerade als Nobel-Limousine besonders für die Lady geeignet. Und irgendwie stimmt das auch. Denn da ist auch noch „ASC“, die „Automatische Stabilitäts-Kontrolle“. ASC freilich ist gut für Männlein und für Weiblein, weil's ganz einfach die Fahrsicherheit auf bislang nie gekannte Weise fördert. Wie sagte doch Chef-Entwickler Reitzle: „... mühelos in kritischen Fahrsituationen.“

AutoBild hat's getestet. Stellen Sie sich vor, Sie fahren mit 120 km/h in eine Kurve, die vielleicht maximal 90 km/h

So sicher fährt keine andere Limousine

„verträgt“. Das wäre bei jedem anderen Fahrzeug der vorprogrammierte Unfall. ASC dagegen verhindert in solch einer

Ein Kunstwerk von einem Motor: der in völliger Symmetrie neu entwickelte BMW-Zwölfzylinder. Jedes Nebenaggregat existiert bei ihm doppelt. Er kommt etwa Mitte nächsten Jahres im Modell 750i zum Einsatz. Die Münchner machen noch ein großes Geheimnis um sein wahres Leistungspotential. Fest steht offiziell nur der Hubraum: 4988 ccm. Ansonsten darf spekuliert werden: 320 PS Leistung, etwa 500 Nm Drehmoment. Ein BMW 750i wird somit in unter sieben Sekunden auf 100 km/h sprinten und etwa 260 km/h schnell sein. Wahrlich ein Schritt nach vorn



BMW-Manager behaupten: „Dieses Auto wirkt nur in der Dreidimensionalität“. Das Foto widerlegt die These: Der BMW 735i macht viel Staat. Er kommt vor allem ohne einen aufgesetzten Spoiler am Heck aus. Eine kleine Spoiler-Abrißkante wurde hinten ins Blech integriert. Vorne markieren schwarze Spoiler-Lippen die aerodynamischen Bemühungen

Situation Schlimmes. Es erkennt auf elektronischem Weg durch einfachen Vergleich der Drehzahlen von Vorder- und Hinterrädern das Problem und greift im Dialog mit der Motronic in die Drehmoment-Abgabe des Motors ein. Der Wagen bremst sich zusätzlich dank ausgereifter Radführung problemlos in der Kurve ab. So als würde gerade eben der Sprit ausgehen. Selbst mit dem Fuß auf Vollgas stehen zu bleiben, bringt keinerlei Leistungsreaktion. AutoBild hat das x-mal in langsamen und schnellen Biegungen ausprobiert. Sogar der abrupte, volle Lenkeinschlag in der Kurve bewirkt beim Siebener-Fahrwerk kein sofortiges tückisches Ausbrechen. Sicherer geht's für einen Hecktriebler nicht mehr.

Zugegeben, ASC fördert nicht die sportliche Fahrweise und ist bei jedem Startvorgang automatisch in Betrieb. Doch für die paar wenigen 7er-Kunden mit sportlicher Ader gibt's ja immer noch den grün leuchtenden ASC-Knopf in der

Mittelkonsole, durch den das System ausgeschaltet werden kann. Dann kann der Vater dem Sohne am Wochenende auf einem leeren Parkplatz beispielsweise mal zeigen, was ihm bei Rauno Aaltonen im Sicherheitslehrgang beigebracht

Der Federungskomfort ist besser geworden, aber...

wurde. Aber selbst dann zeigt sich das BMW-Flaggschiff nicht als Heckschleuder. Im Gegenteil: Es untersteuert bei schneller Kurvenfahrt kontrollierbar. Erst provozierende Manöver mit viel Kräfteinsatz lassen das Heck herumfliegen. Speziell in puncto Fahrwerk mit seiner ausgeklügelten räumlichen Kinematik ist die BMW-7er-Reihe gegenüber den Vorgängern kaum wiederzuerkennen. Kein Wunder, daß Wolfgang Reitzle bissige Kommentare mit Blick nach Stuttgart parat hat: „Schon bevor es die Raumlänker-Achse gab, hatten wir Ähnli-

ches. Aber man fährt nicht nur mit der Hinterachse, sondern auch mit der Vorderachse...“

Keinen völlig neuen Charakter zeigte der BMW 735i im Federungskomfort. Schon die alten Siebener waren ja recht komfortabel. Dennoch ist die neue Generation noch ein Stück besser geworden. Nicht zuletzt wegen des größeren Radstandes. Die Komfort-Klasse der Mercedes-Spitzenmodelle scheinen die neuen Siebener nach den ersten Testerfahrten freilich nicht ganz zu erreichen. Speziell lange Bodenwellen schlucken sie nicht völlig ungerührt. Deshalb von einem Manko zu sprechen wäre allerdings vermessen.

Da müßte man schon eher die Triebwerke anführen. An denen hat sich gegenüber den Vorgängern am wenigsten getan. Durch Detail-Änderungen wuchs das Drehmoment. Doch selbst der 735i Kat mit Fünfgang-Getriebe machte nicht den muntersten Eindruck. Zwar wirkt die

Motor-Charakteristik der schon legendären BMW-Sechszylinder nach wie vor wie ein Stück Samt und Seide, aber in der Kat-Version (ohne Kat 730i 197 PS und 735i 220 PS) bleibt die Drehfreudigkeit auf der Strecke. Und was die Geräuschkultur anbetrifft, so sind die Vorteile eines Mercedes-Achtzylinders trotz großer BMW-Anstrengungen auf dem Sektor

Jetzt wartet alles auf den Zwölfzylinder

der Lärmdämmung nicht von der Hand zu weisen. Insofern muß die These von Wolfgang Reitzle über die „leiseste Limousine“ noch bis Mitte 1987 ausharren, um bestätigt zu werden. Dann kommt der BMW 750i mit zwölf Zylindern – wahrscheinlich die Krönung im deutschen Automobilbau. Allerdings mit einem Preis von rund 130 000 Mark auch mehr als doppelt so teuer wie der etwa 57 000 Mark „schwere“ neue Basis-Siebener. ■