



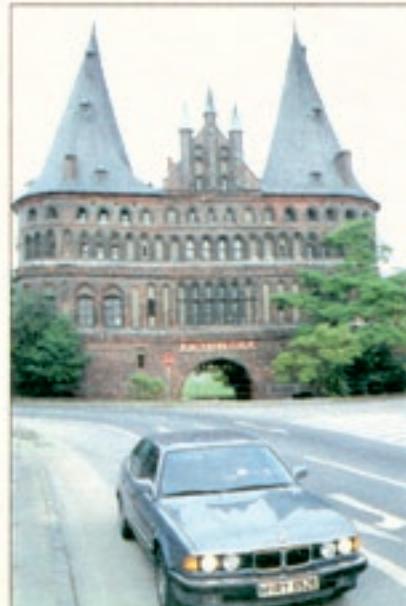
An Eleganz kaum zu überbieten: Die L-Version des großen Siebeners ist um elf Zentimeter länger. Dadurch wirkt er gestreckter und noch repräsentativer als die Basisversion

Nach 22 Stunden kreuz und quer durch Deutschland urteilen die *Auto Bild*-Tester:

Der erste Bayer,



Travemünde, Start im Hafen des Ostseebads: Noch liegen rund 2200 Kilometer Fahrstrecke vor dem großen Zwölfzylinder. In weniger als 24 Stunden soll der Testwagen diese Distanz bewältigen. Zwei Fahrer wechseln sich dabei alle zwei Stunden ab



Lübeck. Das Wahrzeichen der Hansestadt, das Holstentor, ist auf jedem Fünfzigmarkschein abgebildet. Das reizt zu einer interessanten Rechnung: 2700 braune Scheine sind für den Kauf des 750 iL nötig – das sind 135 000 Mark

Bremen: Automobil Prunk vor baulichem Prunk. Auf dem Marktplatz der alten Hansestadt zeigt sich der lange Siebener in der schönsten Perspektive. Meist wird man ihn von hinten sehen: Kaum ein Automobil schafft ähnlich hohe Fahrleistungen



Foto: Ulrich Körber

Erkennungsmerkmale: Die Typenbezeich-



nung am Heck, die breite BMW-Niere im



Kühlergrill und viereckige Auspuffendrohre



weisen den Siebener als Zwölfzylinder aus. Unter der Haube wird's offensichtlich: An den zwölf Ansaugrohren erkennt man das Prunkstück deutscher Motorenbaukunst auf Anhieb. Zweifellos: Der Anblick des Fünffiltermotors ist eine Augenweide. Und trotz der Fülle im Triebwerksraum herrscht dabei eine wohl durchdachte Ordnung vor.

der die (noble) Welt erobert



Nur Tank- und Kaffeepausen stoppten die Auto Bild-Tester Horst Vieselmann und Hermann-Josef Müller auf ihrer Deutschland-Tour mit dem neuen Nobelmodell BMW 750iL

Der Tankwart im Ostseebad Travemünde durfte ihn als erster sehen: Langsam öffnete sich die riesige Haube. Vor ihm ausgebreitet das derzeit kühnste Stück deutscher Motorenbaukunst: der neue Zwölfzylinder von BMW. Fast andächtig stand er da. So, als würde er, was BMW-Vorstandschef Eberhard von Kuenheim dem kapitalen Stück prophezeit hat: „Es wird in der automobilen Hierarchie International den Spitzenplatz beanspruchen.“

Der Mann im grünen Arbeitskittel durfte das Prunkstück sogar anfassen. Aber nur

am Ölmeßstab. Mehr hatte er auch nicht gewagt; denn beim Anblick dieser imposanten Kraft-Maschine werden selbst versierten Technikern die Finger klamm.

Nicht bleichern und krachend, sondern dumpf und leise geht die Abdeckung der Schatzkammer wieder ins Schloß. Die Bezeichnung Motorhaube wäre hier fehl am Platz.

So blieb es an der Tankstelle in Travemünde beim Ölstandmessen, Luftdruckprüfen und Auftanken. Und der Tankwart

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 10

Fahrbericht BMW 750 iL

Köln: Nach rund 600 Kilometer Fahrt waren bereits knapp 120 Liter Kraftstoff verbraucht. Der 300 PS starke Zwölfzylinder mit geregeltem Katalysator begnügt sich mit bleifreiem Normalbenzin. Der Diskussion um Zwölfzylinder-Technik und Umweltschutz wollte BMW damit wohl die Brisanz nehmen.



Technische Daten

Zwölfzylinder-60-Grad-V-Motor, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, zwei Ventile pro Zylinder, geregelter Katalysator, Hubraum 4988 ccm, Bohrung x Hub 84 x 75 mm, Verd. 8,8:1, 220 kW (300 PS) bei 5200/min, max. Drehmoment 450 Nm bei 4100/min, Gemischauf-

ber. über Motronic, Heckantrieb, Doppelgelenk-Federbeinachse vorn, Einzelradanhängung an Schräglenkern hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Reifen 225/60

VR 15, Kofferrauminh. 500 Liter, Leergewicht 1860 kg, Zuladung 520 kg, Tankinhalt 102 Liter, 0-100 km/h in 7,4 Sek., 0-1000 m in 27,3 Sek., Höchstgeschwindigkeit 250 km/h, Verbrauch 8,8/10,9/20,8 Liter (80/120 km/h/Stadtverkehr) Normal bleifrei, Preis (Testversion) 135 000 Mark.



Bequemer geht's kaum mehr: Die Beinfreiheit ist schlicht gigantisch



Für jeden was dabei: Die elektrische Sitzverstellung lässt alle Variationen zu



Kaum verbesserungsfähig: Das 750er-Cockpit entspricht BMW-Standard



Nürburgring: Die Reise-Limousine 750 iL im berühmtesten Fahrerlager der Welt. Auf der Nordschleife ging's zügig zu: In 9,35 Minuten umrundete der lange Siebener den Kurs. Eine

mochte es kaum glauben: „Wirklich nur Normal bleifrei?“ „Ja, wirklich!“

Auto Bild hatte sich mit dem neuen BMW 750 iL eine Menge vorgenommen: eine Stadttour quer durch Deutschland an nur einem einzigen Tag. Fahrtstrecke: 2200 Kilometer.

Es ist morgens kurz vor zehn, Fotograf Ulrich Kettler sitzt im Fond und macht's sich gemütlich. Fühlt sich wie Graf Koks höchstpersönlich. Kein Wunder: Der seriennmäßig mit feinstem Leder ausgestattete 750er bietet in der Langversion (er ist elf Zentimeter länger als der normale Siebener) so viel Platz, daß man locker mit ausgestreckten oder übereinandergeschlagenen Beinen reisen kann. Bequemer geht's wirklich nicht. Sogar die hinteren Sitze lassen sich verstauen – elektrisch selbstverständlich. Und die Kopfstütze fährt auf Knopfdruck aus ihrer Ruheposition. Und sie senkt sich wieder, wenn der Platz im Fond verlassen wird – automatisch natürlich.

Was der 750er alles hat, ist kaum zu überbieten

Die Temperatur draußen – das zeigt der Bordcomputer – beträgt 20 Grad. Die Klimaanlage fährt jedem Insassen gesondert die von ihm gewünschte, temperierte Luft zu.

Während wir auf der Autobahn in Richtung Bremen fahren, erklärt uns der Mann im Radio alles Wissenswerte über diese Luxuslimousine: Jeder 750er liegt eine Kassette bei, die uns aufklärt, was es beispielsweise mit ASC, MSR, EDC, EML, AEGS und ABS auf sich hat. Gott sei Dank.

Es herrscht reger Verkehr. Die Tachonadel zeigt kurzzeitig 160 km/h. Das macht dem 300 PS starken Zwölfzylinder nicht die geringste Mühe. Man kommt sich richtig langsam vor: Keine Abrollgeräusche und so gut wie keine Windgeräusche. Der Motor dreht knapp über 2000 Touren. Auch von ihm ist kaum etwas zu hören.

In den kleinen Gassen um den Bremer Markt: Der gestreckte Siebener ist handlich und wendig wie ein Mittelklassewagen. Das Kopfsteinpflaster in der engen



Automatik ist seriennäßig. Rechts: Kippschalter für Dämpfkraftverstellung

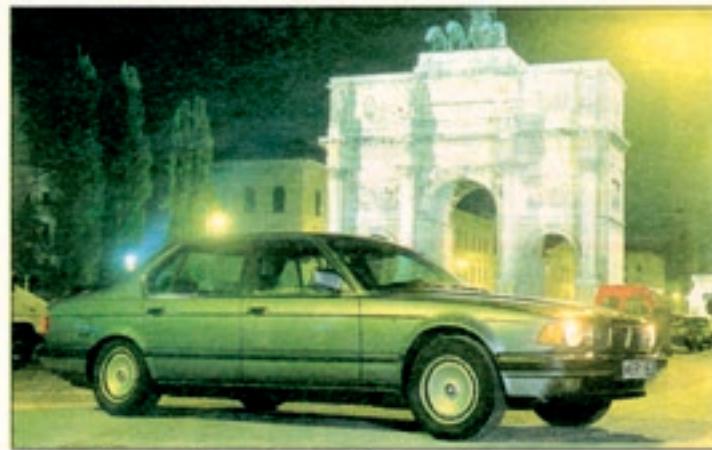
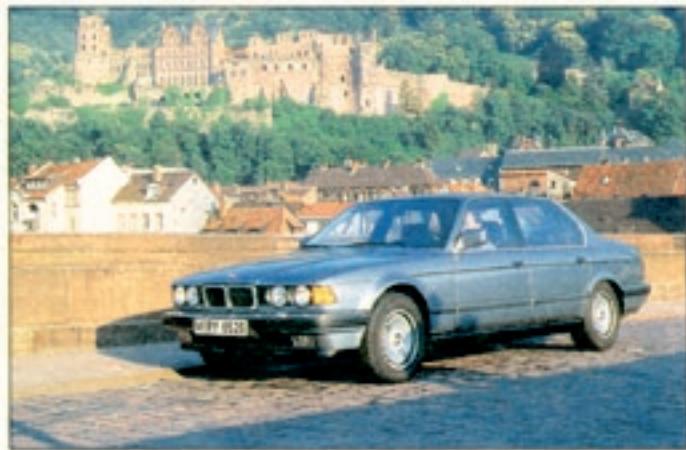


Foto: Ulrich Klemm

gute Zeit – bei einem Gewicht von über 1,8 Tonnen. Nur den Bremsen merkte man die Belastung stark an.

Heidelberg: Unterhalb des Schlosses, in den engen Gassen der historischen Altstadt, bewies das Münchner Flaggschiff seine Wendigkeit. Dank der hervorragenden Servolenkung, die nicht drehzahl-, sondern geschwindigkeitsabhängig arbeitet, läßt sich der 750 iL mit einem Finger dirigieren.

Gasse rund um den Bremer Roland ist naß. Schon bei leichtem Berühren des Gaspedals zieht der 1,8-Tonner spontan an. Aber: kein Durchdrehen der Räder. ASC verhindert das. Das sogenannte automatische Stabilitäts-Controllsysteem läßt immer nur gerade soviel Leistung an die Antriebsräder, wie sie übertragen können: ohne durchzudrehen. Quietschende Reifen in Kurven kennt der Siebener nicht. Die Motronic bremst vorher den Motor.

Besonders bei glatter Fahrbahn verbessert dieses System die Fahrstabilität. Aber damit nicht genug: MSR, eine Motor-Schleppmoment-Regelung, korrigiert zusätzlich abrupte Lastwechsel, etwa bei hochtouriger Fahrweise. Etwaiges Ruckeln beim Gaswegnehmen oder bei Gangwechseln ist damit vorbei.

Der erste Tankstop nach 403 Kilometern. Es dauert einige Zeit, bis der Tank voll ist: 82,4 Liter. Daraus errechnen sich 20,5 Liter auf 100 km. Etwas viel bei einer Durch-

schnittsgeschwindigkeit von nur 88 km/h. Zu verführerisch ist das Leistungsangebot des Zwölfzylinders. Er dreht so seidenweich hoch, hängt so spontan am Gas, daß man unweigerlich anfängt, mit dem Gaspedal zu spielen. Sanft, aber nachdrücklich zieht's einem den Kopf beim Beschleunigen nach hinten.

Der Verbrauch ist hoch, aber angemessen

Die neue Viergangautomatik macht die Zwölfzylinder-Antriebseinheit perfekt. Clou daran ist das AEGS-System, die „autarke elektronische Getriebesteuerung“. Das System kennt eine E- (Economy-) und eine S- (Sport-)Einstellung. Ein Knopfdruck in der Mittelkonsole genügt.

Freie Fahrt endlich auf der Autobahn in Richtung Koblenz: Die Automatik steht auf S. Bei Tacho 230 – der Drehzahlmesser ist am roten Bereich (6500 Umdrehungen)

angelaufen – schaltet sie fast unmerklich in die vierte Gangstufe. Ohne Ruck. Der Zeiger des Drehzahlmessers fällt zurück auf 4500 Touren. Und jetzt geht's genauso vehement weiter wie vorher. Erst bei einer Tacho-Anzeige von knapp über 260 km/h läßt der Vortrieb nach.

BMW läßt keine Gelegenheit aus, darauf hinzuweisen, daß der mit geregeltem Katalysator ausgerüstete Zwölfzylinder theoretisch über 270 km/h schnell sein könnte. Doch die Motronic dreht bei „echten“ 250 km/h den Hahn ab – wahrlich genug.

Selbst bei Hochstgeschwindigkeit läuft der lange Zwölfzylinder unbeirrt geradeaus. In langen Autobahnkurven verliert er ab Tempo 200 allerdings etwas an der sonst so vorbildlichen Spurtreue: Er schaukelt sich ein wenig auf. Daran ändert sich auch nichts, wenn die Fahrwerksabstimmung über das sogenannte EDC-System verändert wird. Auch das elektronische Dämpfer-Controllsysteem funktioniert

per Knopfdruck innerhalb weniger Sekunden – selbstverständlich auch während der Fahrt. Auf öffentlichen Straßen gibt es allerdings kaum Anlaß, die Sport-Einstellung zu wählen.

Das neu entwickelte Fahrwerk ist mit einer Niveauregulierung mit lastabhängiger Dämpfung ausgestattet. Egal, wie der Wagen beladen ist, er sinkt nicht in die Federn. Der Komfort bleibt erhalten.

Heidelberg. Erneut Tankstop. Diesmal schon nach 337 zügig gefahrenen Kilometern: 23,7 Liter genehmigte sich der Fünfzylinder auf dieser Etappe. Höchstwert.

In München hat der Zwölfzylinder bereits 1400 Kilometer hinter sich gebracht. Ohne die geringsten Probleme – nicht mal an der allgegenwärtigen Elektronik. Mittlerweile ist es nach Mitternacht. Die Autobahn gen Norden ist wie freigelegt. Nach Hamburg sind es noch 800 Kilometer: Im BMW 750 iL wirklich eine Freude, diese Strecke noch vorsichtig zu haben. ■

gas

Die Zürich zahlt zurück: Bis 30% der Kfz-Haftpflicht 1986.

Wieder einmal waren die Autofahrer, die bei der Zürich Kfz-haftpflichtversichert sind, Kavalieren am Steuer und können sich die Hände reiben. Denn die Zürich zahlt Millionen an Rückvergütungen zurück. 95 Prozent unserer Versicherten

erhalten für unfallfreies Fahren jetzt bis zu 30% Rückvergütung auf den Jahresbeitrag 1986 – und das bei ohnehin schon günstigen Zürich-Tarifen und hervorragenden Zürich-Leistungen. Es lohnt sich eben, Zürich-versichert zu sein.



Zürich
Versicherungen

Zürich-Haus am Opernplatz, 6000 Frankfurt/Main 1