30 Jahre 7er-BMW

BMW 7er, Modell E23
Der Erste. Mit ihm begann eine Ära. Baujahre 1977-1986

Noch bis Mitte der 60iger Jahre hätte wohl niemand gedacht, das BMW, damals noch mit sportlich ausgelegten Mittelklassemodellen den Markt abtastend, einmal in das Segment der automobilen Luxusklasse vordringen würde. Es gehörte schon allerhand Mut dazu, in die höchste Preisklasse vorzustoßen, wo sich Daimler Benz mit seinen S-Klasse-Modellen fest etabliert hatte und wo sich andere Marken, z. B. Opel mit dem Admiral/Diplomat, vergeblich versucht hatten.

Die Bayern hatten Appetit bekommen, als sie die sportliche Marktnische bald gefüllt hatten und mit der Einleitung der Komfort-Welle die ersten Zacken aus der Mercedes-Krone brachen. Lange Lieferzeiten der schwäbischen Traditionsfirma begünstigten das flotte Vorwärtskommen der schon relativ teuren Fünfer-Reihe, die in etlichen Modellvarianten und Preisvergleichen mit den "kleinen" Mercedes konkurrierte und dabei ganz gut bestehen konnte.

Doch gegen die Mercedes S-Klasse anzugehen, schien wie der Kampf David gegen Goliath oder der frevelhafte Versucht, mit Steinschleudern eine Bastion stürmen zu wollen.

Kein Grund zur Aufregung bei Mercedes, besass und lebte man doch von einem Übergewicht an vier- und fünfzylindrigen Diesel-Modellen, die mehr das Image der Solidität und Zuverlässigkeit stärkten als für dynamisches Vorwärtskommen sorgten. Ihre Gelassenheit gaben die Stuttgarter erst auf, als die BMW-Siebener-Reihe 1977 vorgestellt wurde und die ersten Urteile keineswegs schlecht ausfielen.

Man startete Anzeigen-Serien, die bisweilen auf direkten Konfrontationskurs gingen. Es war nicht leicht, das sechs Jahre alte Modell der S-Klasse neu zu verkaufen, zumal Insider wussten, dass das Nachfolge-Modell auf 1979 vorgezogen wurde. Die langen Lieferzeiten resultierend aus einer übervorsichtigen Markteinschätzung, waren auch nicht gerade verkaufsfördernd, was den BMW-Vorstoß sicher erleichterte.

Die auf Komfort getrimmten BMW Modelle kamen potentiellen Mercedes-Käufern durchaus entgegen, fanden bei eingefleischten BMW-Käufern aber wenig Gegenliebe, zumal das Fahrverhalten in Grenz-Situationen erheblich unter dem "Weichmacher" litt. Erst im 2. Modelljahr reagierten die Münchener auf die Kritik und boten gegen Aufpreis eine straffere Fahrwerksabstimmung.

Der erste BMW Siebener wurde werksintern als Modell E23 bezeichnet und kam im Mai 1977 auf den Markt. Als Nachfolger der sehr erfolgreichen 3.0-Serie wurde die erste 7er-Reihe in München und Kitzbühl der Presse präsentiert und als "Zukunftsauto heute" bezeichnet.

Zunächst wurden die Motor-Varianten 728, 730 und 733i angeboten, welche noch von den direkten Vorgängermodellen, die noch nicht 7er hießen, stammten.

Ab 1979 wurden alle Motoren mit der Bosch L-Jetronic-Einspritzanlage ausgerüstet. Die Modellbezeichnungen wurden entsprechend durch ein "i" erweitert: 728i, 732i mit digitaler Motorelektronik (DME) als Ersatz für den 733i und der 735i. 1980 kam mit dem 745i das Topmodell der E23-Serie auf den Markt. Der 745i war mit dem 3,2 Liter Motor aus dem 732i ausgestattet, aber mit eingebauten Abgas-Turbolader mit Ladeluftkühlung. So wurden aus den 197 PS beachtliche 252 Pferdestärken. Allerdings trübten fast 10.000 DM Mehrpreis gegenüber dem 735i und ein hoher Treibstoffverbrauch die "Freude am Fahren".

Leichtes Facelift 1983

1983 wurden kleine Karosserie-Änderungen im Bereich des Kühlergrills und am vorderen Abschlussblech vorgenommen. Kenner bezeichneten das 7er-Modell vor dem Facelift fortan auch als "Blechnase", so markant erschienen Ihnen die eigentlich sehr unauffälligen Änderungen. Technisch fielen die Änderungen deutlicher aus: das Fahrwerk wurde weiterentwickelt und erstmals eine 4-Gang-Automatik angeboten. Zur 2. Serie des Siebeners wurde auch der Motor des Topp-Modells 745i bei konstanter Leistung von 188 KW / 252 PS leicht auf 3.430 cccm vergrößert. Auch die Luxus-Ausstattung wurde stark erweitert und ab 1983 eine spezielle Luxus-Variante namens "Executive" angeboten. Diese nur im 735i und 745i angebotene Ausstattungsvariante zeichnete sich insbesondere durch eine erweitere Lederausstattung aus exklusivem Wasserbüffelleder und Wurzelholz im Innenraum aus.

Zum Abschluss der ersten 7er-Reihe gab es noch die Variante "Highline", ebenfalls nur für das Modell 735i und 745i. Diese Versionen wurden geprägt durch eine Nappavolleder-Innenausstattung in zwei Farben.

Erwähnenswert ist noch, das die erste 7er-Reihe teilweise in Südafrika produziert wurde und dort eine speziell für den südafrikanischen Markt entwickelte Variante des BMW 745i gab. Das Modell 725i wurde an Behörden und in den Export geliefert und zwischen 1981 und 1986 921 mal produziert. Erstmals wurde in der BMW Firmengeschichte auch eine gepanzerte Version des BMW 745 auf Sonderwunsch angeboten.

BMW E23 mit “Blechnase”

Technische Entwicklung im 7er

Die Ober-/Luxusklasse nutzte BMW auch zur technischen Weiterentwicklung. 1979 war der 732i das erste europäische Serienfahrzeug mit digitaler (Mikroprozessor-gesteuerter) Einspritzung "Motronic". Ab 1980 gab es diese fortschrittliche Technik auch im 735i und ab 1983 auch im 745i. Die Motronic überwacht regelt über ein Kennfeld die Einspritzdauer und Zündwinkel abhängig von Drehzahl, Luftmenge und Leistungswunsch bzw. Motorlast.
Motronic des BMW 7er

Bis 1982 wurde in der BMW 7er Serie ein 3-Gang-Automatik-Getriebe verbaut. Ab 1982 gab es dann den technischen Fortschritt zum 4-Gang-Automatik-Getriebe. Dieses Getriebe mit elektronisch-hydraulischer (EH-) Steuerung wurde im 745i (3.4L) serienmäßig verbaut. Der 4. Gang war als Schongang ausgelegt (Übersetzung 0,73:1).

Das neue an diesem Automatik-Getriebe war sofort erkennbar am Programmwahlschalter. Es gab nun drei wählbare Fahrprogramme. Die "E"- Stellung ist die Grundeinstellung (Economic) und ist für den normalen Fahrbetrieb gedacht. Beim "S"- Programm schaltet das Getriebe sportlicher, d. h. der Automat schaltet erst später, um eine schnellere Beschleunigung zu ermöglichen. Wählt man die Manuell-Stellung ("3-2-1"-Stellung) kann einer der ersten drei Gänge über den Schalthebel gewählt werden. Dieser Gang wird, soweit die Drehzahl des Motors es zulässt, gehalten. Es wird also bei Stellung dritter Gang auch im dritten Gang angefahren. Während des Schaltvorgangs erhält die Motor-Elektronik ein Signal, um das Drehmoment anzupassen.
Das neu entwickelte 4-Gang-Automatik-Getriebe mit quasi manueller Schaltmöglichkeit

1983 wurde der 3,2 Liter Maschine aus dem BMW 733i ein Turbo-Lader verpasst. Das neue Top-Modell wurde 745i benannt. Der Turbolader wird elektronisch gesteuert und ist in die Motor-Elektronik integriert. Über Bypassventile (siehe folgende Abb.: D, E) wird der Ladedruck geregelt. Um maximalen Luftmassendurchsatz zu erreichen, wird die Luft im Intercooler (C) abgekühlt, bevor sie in den Motor gelangt.

Der 745i verfügt außerdem über eine Motoröl-Kühlung, eine Klopfsensor-Regelung, einen zusätzlichen Visco-Lüfter, eine eigene Turbokühlung über Fahrtwind-Zufuhr und einen Turbolüfter, der nach Abstellen des Motors nachläuft.
Der 745i mit Turbolader

Auch wurde im E23 erstmals das in Zusammenarbeit mit Bosch entwickelte ABS eingeführt. Auch die Katalysator-Technik fand bereits in der ersten 7er-Reihe Einzug. Erstmals konnte 1984 ein Siebener mit Katalysator geordert werden. Der ausschließlich mit Automatik-Getriebe angebotene BMW 735i leistete 136 kW bzw. 185 PS.

E23 E32 E38 E65

1977 1986 1994 2001 heute

7-forum.com
Die BMW 7er-Fanseite im Web!