30 Jahre 7er-BMW

BMW 7er, Modell E32
Der Sportliche. Baujahre 1986-1994

1986 kam die zweite BMW 7er Serie auf den Markt. Vor allem der 1987 neu eingeführte 12-Zylinder Motor sorgte, nicht zuletzt bei der Konkurrenz, für Aufsehen. Das erste Nachkriegs-Zwölfzylinder Auto leistete 300 PS und beschleunigte die gut zwei Tonnen schwere Limousine auf über 250 km/h. Aus "Vernunft"-Gründen wurde von BMW erstmals die freiwillige Begrenzung der Endgeschwindigkeit auf 250 km/h eingeführt. Wahrscheinlich hatte dies aber auch mit den damaligen Reifen-Problemen zu tun: es gab noch keine (wirtschaftlich angemessenen) Reifen, die ein so hohes Fahrzeuggewicht verbunden mit einer sehr hohen Endgeschwindigkeit vertrugen.

Ab 1992 bekam der 12 Zylinder und die neu eingeführten 8-Zylinder BMW 7er eine neue Front-Schürze. Der 750i/iL war immer eindeutig von seinen "Kollegen" zu unterscheiden. Erkennungsmerkmal Nr. 1: die beiden rechteckigen Auspuffrohre.

BMW setzte fortan immer mehr auf Sicherheit. So wurde selbstverständlich das Antiblockiersystem serienmäßig in die zweite 7er Serie eingebaut. Später kamen Fahrer- und Beifahrer-Airbag hinzu. Es wurde ein elektronisches Fahrwerk entwickelt (EDC), dass die Dämpfer in kritischen Situationen (in Kurven und beim Bremsen) günstig steuert. Bis heute wohl einmalig, wurden die Gurte hinten neu angeordnet: sie verliefen nun von der Mitte der Rückbank nach außen. Dies sollte den Gurtschutz für den Seitenaufprall verbessern. Ab Modell 1992 wurde erstmals in Deutschland das Xenon-Licht im BMW 750i/iL verbaut.

Umwelttechnisch wurde die 7er Serie praktisch von Anfang serienmäßig mit Drei-Wege-Katalysatoren ausgerüstet.

Zunächst gab es 1986 den 730i (188 PS) und den 735i (211 PS), jeweils mit 6-Zylinder-Reihen-Motoren ausgestattet. 1987 kam der V12-Zylinder-Motor (300 PS) dazu. Ab Modell 1992 kamen der 730i (V8, 218 PS) und der 740i (V8, 286 PS) dazu. Alle Modelle wurden auch in der 10 cm längeren Lang (L) Version .

BMW V12-Motor

Die Sensation war perfekt: Erstmals seit den legendären Zwölfzylinder-Motoren von Horch und Maybach aus den 30er Jahren erweckte BMW 1987 den „Mythos Zwölfzylinder“ erneut zum Leben. Der fünf Liter große Leichtmetallmotor verfügte über souveräne 300 PS und ein maximales Drehmoment von 450 Nm.

Das auch optisch überaus ansprechende Triebwerk beflügelte zunächst die BMW 7er Reihe mit der Modellbezeichnung 750iL auf elektronisch begrenzte 250 km/h. Neben seinem Leistungsvermögen beeindruckten vor allem die Laufkultur, das sehr niedrige Geräuschniveau, die Handlichkeit und der hervorragende Sitzkomfort Fachkreise und Kunden. Der 750iL wurde mit Auszeichnungen überhäuft und führte alsbald den Titel „Bestes Auto der Welt“.

BMW 735i, hier auf der Techno Classica 2007

Ein halbes Jahrhundert war in Deutschland kein 12-Zylindermotor für Pkw’s gebaut worden, als BMW 1987 diesen V12-Leichtmetallmotor vorstellte. Es war der erste der Welt, der für Katalysatorbetrieb konstruiert wurde. Industrieform e.V. würdigte seine außergewöhnliche Ästhetik mit dem ersten Preis für „Design-Innovation 88“.

Bereits 1982 hatte man mit der konstruktiven Entwicklung des Motors auf Basis zweier Sechszylindermotoren begonnen. Es war die Geburtsstunde des ersten Serien-Zwölfzylinders in der Geschichte des BMW Automobilbaus-

Als Werkstoff für das Kurbelgehäuse wählte man Alusil, bei dem eisenbeschichtete Kolben direkt in der Bohrung laufen. Als Verschleißschutz dienten harte Siliziumkristalle, die durch Ätzen in den Zylinderlaufbahnen freigelegt werden. Das Resultat dieses Konzepts war ein vorbildlich niedriges Motorgewicht von 240 Kilogramm. Auch die Motorsteuerung war innovativ und wegweisend: Beide Zylinderbänke wurden über je eine eigenständige digitale Motorelektronik gesteuert. Drosselklappen, Luftmassenmesser, Steuergeräte und Benzinpumpen waren doppelt vorhanden. Das elektronische Gaspedal, das über ein Potentiometer zwei Stellmotoren an den Drosselklappen steuert, hielt Einzug in den Automobilbau. Gleichzeitig hielt die doppelte Verschraubung der Kurbelwellen-Lagerstühle Einzug in die Produktion. Je zwei Schrauben senkrecht und zwei weitere schräg in Richtung Zylinderachse sorgten dafür, dass die Mechanik das üppige Drehmoment des Fünflitermotors auf Lebensdauer problemlos verkraftete.

750i und 750iL waren vom Start weg die Speerspitze für technische Innovationen. Die geschwindigkeitsabhängige Servotronic-Lenkung wurde zum Maßstab für die Lösung des Zielkonfliktes zwischen leichtem Rangieren und sicherem Lenkgefühl auch bei hohen Geschwindigkeiten. Noch 1987 wurden die Zwölfzylinder auch mit der ersten Schlupfregelung (ASC) im Markt angeboten. Und bereits 1993 erschien mit dem 750i/iL eine völlig neuartige Lichttechnik im Markt: Das Xenonlicht.

Die Kunden schlossen sich weltweit dem Urteil der Tester an: Die Zwölfzylinder-Limousinen wurde ein voller Erfolg. 48.400 Exemplare verließen bis zum Auslauf der Produktion das BMW Stammwerk in München. In fast jedem sechsten 7er sorgte der V12 für standesgemäßen Vortrieb. Entsprechend kurz war der Entscheidungsprozess, als es darum ging, ob auch für den Nachfolger wieder eine Zwölfzylinder-Version entwickelt werden solle.

Genau 73.800 Zwölfzylinder-limousinen mit der Typenbe-zeichnung 750i/iL wurden zwischen 1987 und 2001 gebaut.

BMW 7er ArtCar

Seit 1975 gestalten herausragende Künstler aus aller Welt BMW Automobile ihrer Zeit. Zu den bisher 15 Exponaten der BMW Art Car Collection zählen Werke von namhaften Künstlern wie Frank Stella, Roy Lichtenstein, Andy Warhol, A.R. Penck, David Hockney und Jenny Holzer. Die Art Cars spiegeln die kulturhistorische Entwicklung von Kunst, Design und Technik und werden weltweit in großen Museen wie dem Pariser Louvre, der Royal Academy in London dem New Yorker Whitney Museum of Modern Art, Venedigs Palazzo Grassi, Sydneys Powerhouse Museum und in den Guggenheim Museen New York und Bilbao gezeigt.

César Manrique war es 1990, der auch die BMW 7er-Reihe in die Reihe der ArtCars einreihte. Manrique vertritt einen klaren Standpunkt zum Automobil: Es prägt als unverzichtbarer Bestandteil des täglichen Lebens das Bild unserer Städte und trägt damit wesentlich zum Erscheinungsbild unseres Lebensraumes bei.

Nach der Bemalung eines BMW 730i zu einem Kunstwerk sagte Manrique: „Meine Idee bestand darin, das BMW Auto so zu gestalten, dass es den Eindruck vermittelt, ohne jeden Widerstand durch den Raum zu gleiten.”

E23 **E32** E38 E65

1977 1986 1994 2001 heute

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