30 Jahre 7er-BMW

BMW 7er, Modell E38
Der Elegante. Baujahre 1994-2001

1993 wurde die dritte Generation der BMW 7er-Reihe auf der IAA in Frankfurt vorgestellt und ab Juni 1994 im größten BMW Werk in Dingolfing produziert. Zu Produktionsbeginn wurden die 1992 in der zweiten 7er-Reihe (Modell E32) neu vorgestellten und von der Motor-Presse viel gelobten V8-Zylindermotoren in den Varianten 3,0 Liter (730i / iL) und 4.0 Liter (740i / iL) übernommen. Für die beiden 8-Zylindermodelle standen serienmäßig zwei handgeschaltete Getriebe zur Verfügung - während im 730i ein modifiziertes 5-Gang-Getriebe zum Einsatz kam, verfügte der 740i über ein neues 6-Gang-Getriebe mit Schongang-Charakteristik.

Vier Monate nach Produktionsstart wurde im September 1994 der 750i / iL neu aufgelegt und mit einem 5,4 Liter großen V12-Motor ausgestattet. Der Zwölfzylinder, von welchem BMW bis Ende 1993 nicht weniger als 70.000 Exemplare auslieferte, bekam für das Modell E38 eine gründliche Überarbeitung: sein Hubraum betrug fortan 5,4 Liter, wobei dieser Zuwachs einer neunprozentigen Erhöhung des Drehmoments und damit der Senkung der Verbrauchswerte zu Gute kam. Weiter hat BMW das Triebwerk auch auf der Emissionsseite an die Spitze des Möglichen gebracht. Zur Reduzierung der Schadstoffe trägt u. a. eine Abgasluftpumpe bei. Unter dem Strich ist es BMW gelungen, die Verbrauchswerte des 12-Zylinders um etwa acht bis zehn Prozent zu senken, wozu auch der Einsatz einer neuen Fünfgang-Automatik mit adaptiver, d. h. selbstlernender Getriebesteuerung beitrug, die in gleicher Weise auf Wunsch auch bei den Achtzylindern zum Einsatz kam.

Für Wolfgang Reitzle, damals im Technik-Vorstand der BMW Group, boten die Triebwerke im 7er BMW "das Schadstoff-Niveau von Klein- und Mittelklasse-Wagen" - was nicht weiter verwundert, denn beispielsweise läuft der Zwölfzylinder "während seines gesamten Lebens vorwiegend nur im gehobenen Leerlauf."

Entwicklung der neuen E38-Reihe

Die souveräne Motorisierung - die mit mehr Rücksicht auf Umwelt verbunden ist -, stelle aber nur einen Teil der Philosophie des neuen 7er dar. Zusammen mit der überarbeiteten Vorder- und der völlig neu konstruierten Integrallenker-Hinterachse boten diese Modelle mehr denn je eine einzigartige Mischung aus Fahrleistung, Sicherheit und Komfort - und dies auf einem Niveau, das im Bereich Luxusklasse bisher unmöglich erschien: größte aktive Fahrfreude hinter dem Lenkrad und souveränes Genießen auf den anderen Plätzen. "In der Summe der Eigenschaften von Straßenkontakt und Komfort haben wir nun ein bislang unbekanntes Optimum", freute sich Wolfgang Reitzle.

BMW 730d, Faceliftmodell

“Wenn wir an unserer bisherigen 7er Baureihe überhaupt etwas zu kritisieren haben, dann kann es nur die starke Orientierung zum Fahrer hin gewesen sein sein", Bernd Pischetsrieder (damals noch im Vorstand der BMW Group, inzwischen zu VW gewechselt) weiß aber, dass "das Automobil immer mehr zu einem Arbeitsplatz wird und der Eigentümer nicht zwangsläufigt auch hinter dem Lenkrad sitzt". Es galt also, sich weiter zum Beifahrer und zu den Fondpassagieren zu öffnen.

"Sich fahren zu lassen, wird genauso wichtig sein, wie selbst zu fahren. Wir können es uns immer weniger leisten, wertvolle Arbeitszeit auf der Fahrt zu vergeuden - deshalb mussten wir den 'Arbeitsplatz Innenraum' komplett revidieren und Mittel und Wege finden, der Kreativität auch während des Autofahrens Bahnen zu öffnen."

Übrigens gehörte dazu auch ein bislang unbekanntes Maß an Sonderaustattungen, mit dessen Hilfe die Spezialisten der BMW M GmbH jeden 7er noch besser den individuellen Wünschen seines Besitzer anpassen konnten.

"Um genau dies zu erreichen", erinnert sich Wolfgang Reitzle, "haben wir uns bemüht, jenes Ambiente zu vermitteln, das eine Mischung aus italienischer Eleganz und britischer Club-Atmosphäre darstellen könnte." Jede Massivität wurde vermieden: "der typische 7er-Kunde wohnt ja nicht nicht in einem Blockhaus aus Massivholz", so der Entwicklungsvorstand, der "bis hin zur B-Säule penibel auf filigran Strukturen und elegante Leichtigkeit" achtete.

Für die Club-Atmosphäre sorgten aber auch hochwertige Materialien wie beispielsweise Wurzelholz, das sich von der Armaturentafel quer durch den gesamten Innenraum zieht, sowie eine großzügige Verwendung von feinstem Leder und hochflorigen Teppichen. Und worauf Wolfgang Reitzle besonderen Wert legte: "Wir haben das Licht inszeniert - die indirekte Innenraumbeleuchtung gibt dem gesamten Interieur ein Flair von Großzügigkeit und Eleganz".

Dieser Großzügigkeit und Eleganz trägt das neue Exterieur gleichermaßen Rechnung: "Wir haben praktisch nur die Raffinessen des alten 7er perfektioniert - ihn noch etwas mehr Leichtigkeit verliehen." Für Bernd Pischetsrieder muss "Design Atmosphäre schaffen - die optimale Verbindung zwischen Selbstfahrern und Gefahren werden gerade nach außen dokumentieren." Klar, dass sich diese Lösung nie auf die besondere Hervorhebung einzelner Komponenten beschränkte - BMW würde nie nur die schiere Leistung, die repräsentative Erscheinung oder einen besonderes ausgefeilten Luftwiderstandsbeiwert anstreben, denn das würde nicht der gewünschten Harmonie gerecht werden. Der damalige Aufsichtsratvorsitzende und langjährige Vorstandsvorsitzende Eberhard von Kuenheim hat diese BMW Sicht der Dinge bereits anlässlich der Präsentation des Vorgängers im Jahre 1986 formuliert: "Wer verkaufen Autos und keine cw-Werte - bei uns gibt es nicht das Diktat des Windkanals. Bei uns gibt es nur den Wunsch des Kunden."

Im E38 steckt die gesammelte Erfahrung einer der renommiertesten Automobilfirmen der Welt - dementsprechend setzt der 7er Maßstäbe bei Technik, Qualität und Fahrvergnügen.

Design der neuen E38-Reihe

Die Linie des Vorgängers mit ihrem gekonnten Styling stellte einen Quantensprung in Richtung Ästhetik und Formvollendung dar. Dies hat BMW nicht nur höchstes Designer-Lob, sonder auch zahlreiche nationale und internationale Preise eingebracht. Folgerichtig prägte dieser Stil auch den Nachfolger - das Modell E38. Natürlich hatten die Designer bei dieser Neufindung der Form die Vorgabe vom "knapp sitzenden Maßanzug" - so Wolfgang Reitzle - nicht vergessen.

"Die Größe allein ist heute nicht mehr entscheidend", so beschrieb Christopher-Edward Bangle, BMW-Designchef, die Arbeit seines Teams: "Heute ist die sinnvoll gestaltete Größe das Maß der Dinge".

Beim neuen 7er als "Flaggschiff" der BMW Flotte galt es, eine ausgewogene Mischung aus Innovation und Kontinuität zu wahren: einerseits sollte die technische Evolution auch in der Optik spürbar sein, andererseits war die Beibehaltung typischer BMW Merkmale ein unbedingtes Muß.

So bildete das wichtigste BMW Symbol - der seit Jahrzehnten vertraute Kühlerlufteinlass in Form einer Doppelniere - selbstverständlich wieder das zentrale Erkennungszeichen. Allerdings wurde es stärker in die Haube integriert. Ebenso gewohnt ist der gewohnte kleine Bogen am vorderen Rand der C-Säule geblieben.

Die L-förmigen Heckleuchten, ein besonders markantes Identifikationsmerkmal des Vorgängermodells, wurden demgegenüber durch eine völlig neue Lösung ersetzt, um der neuen Generation eine eigenständigen, frischen Design-Akzent zu geben. Die Fuge des Kofferraumdeckels beschreibt dazu einen eleganten Bogen, der sich mit der abgesenkten Ladekante zu einem funktionell und ästhetisch überzeugenden Abschluss ergänzt.

Sieht man genau hin, dann bildet diese Linie ein wohldurchdachtes Pendant zur Gestaltung der Frontpartie. So liefert der neue 7er bis ins Detail den Eindruck perfekter Harmonie.

E23 E32 **E38** E65

1977 1986 1994 2001 heute

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