



Testbericht BMW 735i

Modell E32, Jahrgang 1987

Kopie des Tests aus dem
auto, motor und sport Testjahrbuch 1987

Tipps & Tricks, Technische Daten & Preise, Test- &
Erfahrungsberichte, sowie Forum zum Diskutieren finden Sie
auf Ihrer unabhängigen 7er-Seite:
<http://BMW.TheTwinS74.de>

Was kann das Siegestor dafür

BMW 735i

Neue große BMW-Limousine
mit 3,5 Liter-Motor.

Recherchen vor Ort
haben ergeben:
Das Siegestor kann natü-
rlich nichts dafür, daß der
neue Siebener so schön
ist. Auf der Jagd nach den
Schuldigen stieß auto
motor und sport allerdings
auf einige verdächtige
Personen: Eberhard v.
Kuenheim zum Beispiel,
Vorstandsvorsitzender der
Bayerischen Motoren



Der lange Radstand der neuen großen BMW-Limousine ermöglicht vorn und hinten großzügige Platzverhältnisse. Auch der Kofferraum kommt nicht zu kurz. Übersichtliche Instrumente und eine günstige Platzierung der Bedienelemente kennzeichnen den Fahrerplatz. Lederausstattung ist gegen Aufpreis erhältlich



Werke. Kuenheim konnte freilich rasch entlastet werden, da er zwar für alles verantwortlich ist, aber nie an etwas schuldig ist.

Schwieriger gestaltete sich die Suche nach dem für diesen Siebener verantwortlichen Entwicklungsvorstand. Dr. Karlheinz Radermacher, heute Chef bei Pierburg, verließ BMW zwar schon vor drei Jahren, war aber dennoch maßgebend an der Konzeption beteiligt; sein Nachfolger, Dr. Hans Hagen, verfolgte das ehrgeizige Projekt, bis er vor einem Jahr ausschließlich zur Forschung verdammt wurde. Und der jetzige Technik-Vorstand, Dr. Wolfgang Reitzle, konnte nur noch Einfluß in der Endphase nehmen. Da aber war die Karosse längst verabschiedet.



Fotos: Schmid, Seufert

Bleibt als einziger Verdächtiger ohne hinreichendes Alibi Claus Luthe übrig, der Chefstilist von BMW, der einst durch den heute noch äußerlich attraktiven NSU Ro 80 von sich reden machte.

Formal ist die große BMW-Limousine gottlob kein c_x -Monster geworden. Sie wirkt eher ein wenig konservativ, mit der BMW-typischen Seitenfensteraufteilung. Nachteile hat der Kunde dabei nicht zu befürchten. Der Luftwiderstandsbeiwert ist mit 0,32 ausreichend niedrig, der Einzugs der Seitenfenster nicht übertrieben, die Frontscheibenneigung mit 59 Grad erträglich, wie überhaupt bei der Verglasung wohnhafte Zurückhaltung geübt wurde. All das macht sich in reduzierter Sonneneinstrahlung bemerkbar.

Wohlproportioniert auch das Heck mit dem integrierten Bürzel und den schrägen, abgesetzten Heckleuchten. Plagiatswürfe im Hinblick auf Daimler-Benz lassen sich leicht kontern. Hatten nicht schon der Golf und vorher sogar der Ford Taurus dieses Stilelement gebraucht?

Der Kofferraum ist riesig (500 Liter), ohne Nischen und Vertiefungen, was insofern von Vorteil ist, als einzelne Gepäckstücke haltlos hin- und herrutschen. Die aus Steifigkeitsgründen halb hochgezogene Ladekante ist da ein geringes Handikap. Schließlich läßt man nicht ununterbrochen den Kofferraum aus und ein. Allerdings liegt die effektive Zuladung mit nur 384 Kilogramm entschieden zu niedrig.

Mit fast fünf Meter Länge ist der neue Siebener ein großes Auto. Auch zwischen den Rädern bleibt viel Platz (Radstand 2832 mm), was schon von der Länge her einen großzügigen Innenraum erlaubt. An Breite fehlt es ebenfalls nicht, und da die BMW-Karosseriebauer eine konsequente Raumausnutzung betrieben haben, ist das Ergebnis rundum großzügig, mit genügend Knie- und Kopfraum auch auf den Rücksitzen. Für wirklich zu groß geratene Menschen, die auf Grund ihrer Position zudem einen Chauffeur erdulden müssen, gibt es später ja dann noch die um elf Zentimeter längere L-Version.

Keine Platzprobleme also im neuen Siebener. Aber auch keine Sitzprobleme, was ja gerade bei BMW nicht selbstverständlich ist. Die neuentwickelten Vordersitze, eine kompakte Vollschaum-Stahlfeder-Konstruktion, sind angenehm straff gepolstert, geben bei Kurvenfahrt in der Sitzfläche nicht nach und bieten dem Rücken gute Unterstützung und ausreichenden Seitenhalt. Die richtige Positionierung macht im Prinzip keine Schwierigkeiten, schließlich gibt es dafür insgesamt vier Möglichkeiten: Die Längsverstellung, die Sitzflächenneigung, die Höhenverstellung und die Rückenlehnenneigung. Nur die links außen am Sitz platzierten drei Hebel, mit denen die vier geometrischen Übungen bewältigt werden sollen, bedürfen vor ihrer Betätigung des Nachdenkens, sonst kommt es zu Fehlbedienungen. Sehr viel einfacher und auch logischer funktioniert da der elektrische Verstellmechanismus, für den BMW einen Aufpreis von 1850, mit Memory sogar 2990 Mark berechnet. Selbst denken ist also deutlich billiger. Ohne Nachdenken hingegen folgt der obere Gurtankelpunkt

der Sitzlängsverstellung: vorne ganz unten, hinten ganz oben.

Bei so vielen Verstellmöglichkeiten des Fahrersitzes erscheint die serienmäßige Lenkradverstellung fast übertrieben, zumal die Ergonomie stimmt, unter der Voraussetzung, daß nicht das zu klein geratene Sportlenkrad eingebaut ist, das zudem die Sicht auf das Instrumentensgment einschränkt. Ansonsten herrscht die BMW-typische Cockpit-Atmosphäre.

Gut gelöst sind auch Platzierung und Funktionalität der zahlreichen Schalter und Bedienungshebel. Gezeigt hat BMW dagegen mit Ablagen. Außer den etwas kurzen Türfächern und dem nach unten klappenden Handschuhfach – vom Fahrersitz aus kaum erreichbar – gibt es nur eine winzige, brauchbare Ablage neben dem Handbremshebel. Der Verlockung, die relativ große Fläche um den Schalthebel als Ablage zu mißbrauchen, sollte der sportliche BMW-Fahrer widerstehen: Die zu erwartenden Beschleunigungskräfte befördern sämtliche Gegenstände, die nicht eine natürliche Adhäsion besit-

Technische Daten

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor vorn längs. Siebenfach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Kettenantrieb), Ventile über Kipphebel betätigt. Thermostatisch gesteuerter Kühlventilator. Elektronische Kraftstoffeinspritzung (Bosch Motronic).

Leistung 162 kW (220 PS) bei 5700/min, spezifische Leistung 47,2 kW/L (64,1 PS/L). Hubraum 3430 cm³, Bohrung × Hub 92,0 × 86,0 mm. Verdichtungsverhältnis 9,2:1. Maximales Drehmoment 315 Nm bei 4000/min. Mitt-

lere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn Drehzahl 16,3 m/s. Ölinhalt Motor 5,75 L, Kühlsysteminhalt 12,0 L. Batterie 12 V 84 Ah, Drehstromlichtmaschine 1260 Watt.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Fünfganggetriebe, hydraulisch betätigte Kupplung. Übersetzungen: I. 3,83, II. 2,20, III. 1,40, IV. 1,00, V. 0,81, R. 3,46, Achsantrieb 3,45:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 42,6 km/h.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querkern, Druckstreben, McPherson-Fe-

derbeine, hinten mit Schräglenkern, Schraubenfedern, Stabilisator und Zweirohr-Gasdruckstoßdämpfer vorn und hinten. Kugelumlauf Lenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 14,5:1. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), Antiblockier-System (Bosch), Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Felgenreife 7 J × 15, Reifengröße 225/60 VR 15.

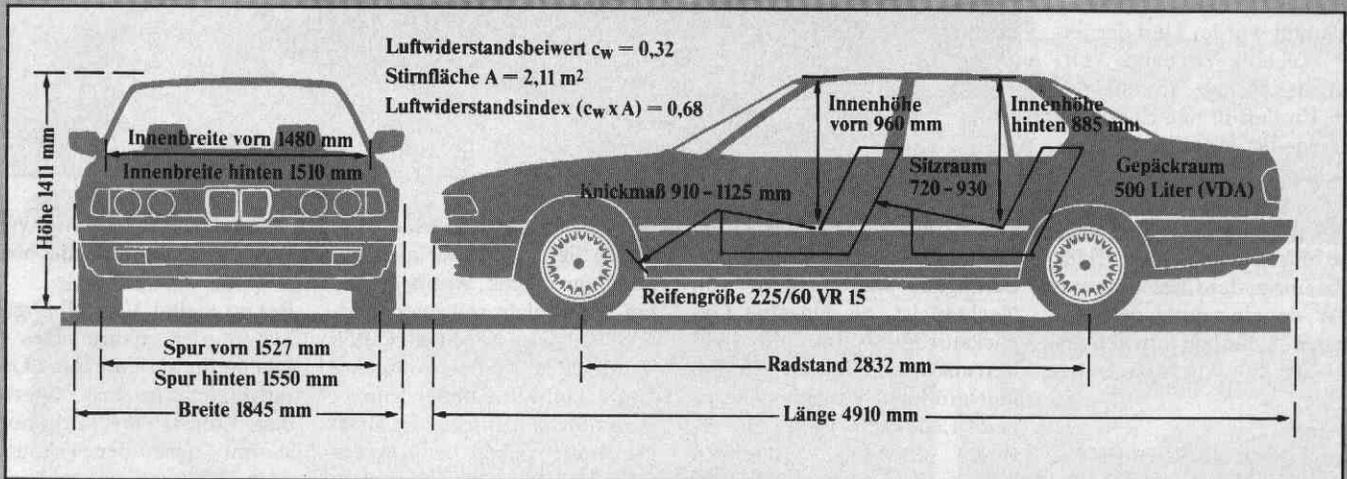
Karosserie

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen. Luftwiderstandsindex ($c_w \times A$) 0,68. Radstand 2832 mm, Spur vorn/hinten 1527/1550 mm, Außenmaße 4910 × 1845 × 1411

mm, Innenbreite vorn/hinten 1480/1510 mm, Innenhöhe vorn/hinten 960/885 mm, Sitztiefe vorn/hinten 500/520 mm, Knickmaß 910–1125 mm, Normknie-raum 275 mm, Sitzraum 720–930 mm, Wendekreis rechts/links 11,6/11,6 m, Lenkraddurchmesser 380 mm. Kofferraumvolumen nach VDA-Norm 500 L. Tankinhalt 90 L. Leergewicht 1726 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 49,1/50,9%, zulässiges Gesamtgewicht 2110 kg. Zuladung 384 kg, zulässige Anhängelast gebremst 1600 kg, ungebremst 650 kg, Dachlast 100 kg.

Wartung

Inspektion und Ölwechsel nach Service-Intervallanzeige.



Test-Werte

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 5650/min, V. Gang) 240 km/h

Beschleunigung (0–60 km/h) 3,7 s

0–100 km/h	7,8 s
0–120 km/h	11,1 s
0–160 km/h	20,1 s
0–180 km/h	27,5 s
400 m, steh. Start	15,6 s
1 km, steh. Start	28,6 s

Elastizität	
40–100 km/h (IV. Gang)	14,8 s
60–120 km/h (V. Gang)	21,0 s

Tachometerabweichung Anzeige effektiv 50 km/h, effektiv 44 km/h

100 km/h	92 km/h
130 km/h	122 km/h
180 km/h	170 km/h
200 km/h	190 km/h

Kilometerzählerabweichung +0,5%

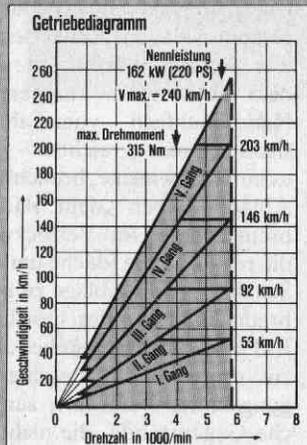
Innengeräusch

Bei 50 km/h	59 dB(A)
Bei 100 km/h	65 dB(A)

Bei 130 km/h	69 dB(A)
Bei 160 km/h	73 dB(A)
Bei 200 km/h	78 dB(A)

Lenk- und Pedalkräfte

Lenkung im Stand	33 N
Lenkung bei Fahrt	28 N
Kupplungspedal	120 N
Gaspedal	20 N



Kraftstoffverbrauch

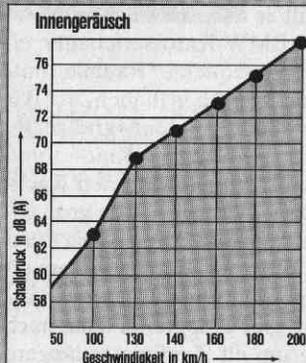
Kraftstoffart: 98 ROZ Super

Verbrauchswerte im Test in L/100 km

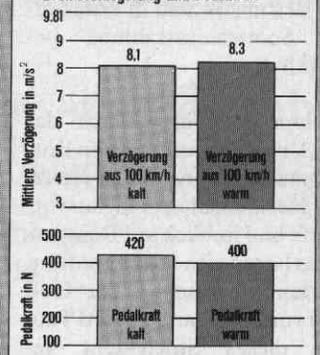
Minimalverbrauch	12,6
Maximalverbrauch	16,4
Testverbrauch	13,4

DIN-Verbrauch in L/100 km

90 km/h V. Gang	7,7
120 km/h V. Gang	9,6
Stadtverkehr	11,1



Bremsverzögerung und Pedalkraft



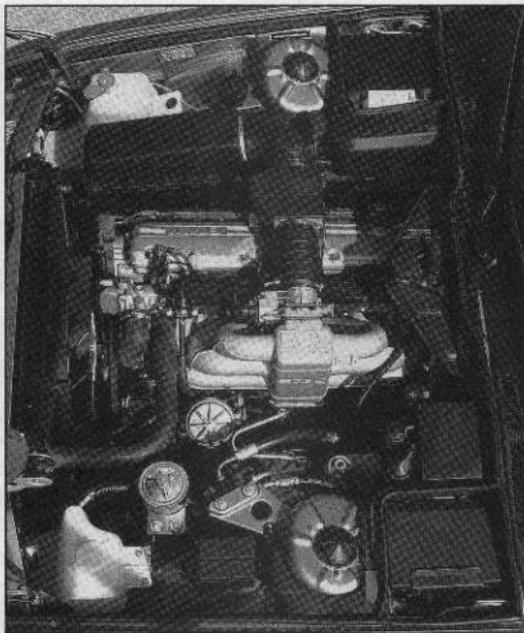
BMW 735 i

zen (wie beispielsweise Gummibärchen), binnen kurzem in den Fußraum.

Kein BMW ohne Show-Elektronik, so auch der neue Siebener nicht. Zu der schon bekannten Service-Intervall-Anzeige kommen im 735 i ein Bordcomputer und ein umfassendes Check-Control-System. Es ginge zu weit, den Funktionsumfang dieser Anlage in einem Autotest vollständig zu erläutern, zumal sich ganz gut ohne leben läßt. Was allerdings stört, ist der Zwang, den BMW in diesem Fall seinen Kunden zumutet. Dies um so mehr, als die Gerätschaft nach wie vor nicht ausgereift ist. Im Falle des Testwagens kam es zu häufigen Fehlanzeigen, die zudem noch mit einem quälenden akustischen Signal untermalt wurden. Solchen Computerspielen steht der Fahrer hilflos gegenüber – die Werkstatt leider meistens auch.

Überhaupt scheint die bei der Präsentation geäußerte Hoffnung, BMW habe Elektrik und Elektronik beim neuen Siebener endlich im Griff, nicht in Erfüllung zu gehen. Der Testwagen nervte außer durch die erwähnten Falschanzeigen des Check-Systems mit häufigem Fehlarmer der Dichtstahlgarnlage, durch andauernd auflockernde Innenraumbeleuchtung und durch ein gelegentlich hängenbleibendes Fernlichtrelais.

Viel Aufwand hat BMW bei der Klimatisierung des Innenraumes getrieben. Insgesamt zehn Austrittsöffnungen für Heizung und Lüftung, individuell einstellbar, dazu getrennt Temperatur-Regelung für rechts und links, sollen für hohen Klima-Komfort sorgen. Für gesteigerte Ansprüche offeriert die Zubehörliste eine Klima-Automatik (Aufpreis 4600 Mark), die auch im Testwagen installiert war. Zu einem umfassenden Urteil über die „beste Klimaanlage der Welt“ (Dr. Reitzle) bedarf es einer



Der 3,5 Liter große Sechszylinder, bekannt aus dem alten Modell, aber für den neuen Siebener in vielen Details modifiziert, ist eine betont kultivierte Antriebsquelle und sorgt für gute Fahrleistungen

gesonderten Erprobung. Doch soviel läßt sich jetzt schon sagen: Heiz- und Kühlleistung sind sicher mehr als ausreichend. Ebenso sicher ist, daß die Automatik keineswegs alle Bedürfnisse der Insassen selbsttätig abdeckt – es wäre die erste, die dies könnte. Der denkende Mensch muß also eingreifen. Bei feuchtem Wetter beispielsweise, wenn die Defrosterwirkung nicht ausreicht, oder nach längerer Fahrtstrecke, wenn nach Erreichen der eingestellten Innenraumtemperatur die ausströmende Luft zu kalt wird. Wer gar zugempfindlich ist, sollte die Automatik-Stellung grundsätzlich meiden. Hier hilft das Drücken der Fußraumtasten.

Die Ansprüche sind hoch bei BMW, sie fordern zur gründlichen Nachprüfung heraus. Zum Beispiel die zweimarmigen Scheibenwischer mit geschwindigkeitsabhängiger Anpreßkraft. Zunächst die gute Nach-

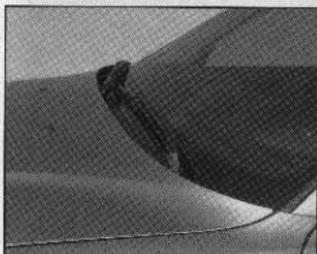
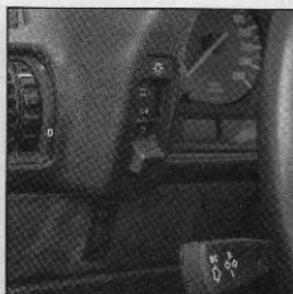
richt: Sie wischen auch bei Geschwindigkeiten um die 200 km/h schlierenfrei und ohne abzuheben. In der Ruhelage jedoch liegen die ungeschlachtet wirkenden Wischerblätter störend im Blickfeld des Fahrers und werden zudem vom Fahrtwind gebeutelt, da die Anpreßkraft sehr gering ist. Ein weiterer Störfaktor sind die lauten Wind- und Gleitläusche, die bei höheren Geschwindigkeiten den Wischerbetrieb akustisch begleiten. Wurden etwa die drei Millionen Testkilometer nur bei Trockenheit absolviert?

Relativiert werden muß auch die BMW-Aussage, das modernste Scheinwerfersystem der Welt zu haben. Natürlich ist der Ellipsoid-Scheinwerfer leistungsstärker als eine gleich große Paraboloid-Leuchte. Verglichen mit einem großen Breitbandscheinwerfer ist das Abbildlich jedoch eher durchschnittlich, wenngleich stärker konturiert.

Für eine positive Überraschung sorgte der Motor im 735 i. Diverse Optimierungs-Maßnahmen (siehe auch auto motor und sport 19/86) haben das altbekannte, aber keineswegs veraltete Triebwerk noch kultivierter, noch leistungsfähiger und noch sparsamer gemacht. Kein Zweifler – es ist der beste Sechszylinder über drei Liter, der zur Zeit zu haben ist.

In der Praxis fühlt sich das so an: Drehung des Zündschlüssels, spontanes Anspringen und sofortiger, gleichmäßiger Leerlauf bei nur 700/min. Letzterer bleibt auch bei unterschiedlichen Belastungszuständen (Servolenkung, Klimaanlage) zuverlässig und stabil. Anfahren ist mit sehr niedriger Drehzahl möglich, und schon knapp über 1500 Touren wird kräftiger Antritt spürbar. Gleichmäßiger Durchzug bis etwa 4000/min. Hier, im Bereich des stattlichen maximalen Drehmoments (315 Newtonmeter),

Der Gurtholpunkt verstellt sich automatisch mit der Sitzposition, Lichtschalter und Heizungsregulierung sind gut zu bedienen. Weniger gelungen: die im Blickfeld liegenden, großen Wischerblätter



BMW 735 i

wird überzeugender Schub geboten, der bis zur Leistungsspitze und darüber (Drehzahlbegrenzer bei 6200/min) anhält. Akustisch tritt dabei die Maschine nie störend in Erscheinung, ohne jedoch auf das was man im Neudeutschen Sound nennt, gänzlich zu verzichten.

Erstaunlich auch der behende Umgang mit dem über 1700 Kilogramm schweren Testwagen: Rund acht Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, dazu eine gute Elastizität, eine mehr als ausreichende Höchstgeschwindigkeit, und das alles bei moderatem Verbrauch von unter 14 Liter/100 km – was soll da noch fehlen? Beim Testwagen war es die katalytische Abgasentgiftung – denn jeder neue Siebener kann für einen Minderpreis von 950 Mark auch ohne Kat in ECE-Version geliefert werden – mit etwas höherer Leistung (220 statt 211 PS) und etwas geringerem Verbrauch.

Dank der angenehmen Motorcharakteristik hält sich die Zahl der Gangwechsel in Grenzen, was insofern bedauerlich ist, als die Schaltung hervorragend funktioniert und die Getriebeabstufung optimal angepaßt ist.

Da kommt Freude auf, die sich weiter steigert, wenn kurvenreiche Straßen unter die Räder genommen werden. Zunächst ist es die ungläubliche Handlichkeit, mit der die doch sehr große Limousine ihren Fahrer verblüfft. Wie ein sehr viel kleineres und leichteres Auto läßt sich der neue Siebener mühelos, schnell und präzise dirigieren.

Aber auch das Fahrverhalten ist überzeugend, der Geradeauslauf ohne Tadel, die Windempfindlichkeit gering. In Kurven herrscht absolut neutrales Eigenlenkverhalten vor. Erst in dem sehr hoch liegenden Grenzbereich – auf normalen Straßen kaum ein Thema – tritt Untersteuern ein. Bei hohen Kurvengeschwindigkeiten läßt es sich durch Gaswegnehmen und die dadurch bedingte

Anstalt, Preise und Kosten

Grundpreis: DM 68.050,-

Serienausstattung

- Antiblocksystem
- Bordcomputer
- Dreifachblende
- Fensterheber vorn und hinten elektr. betätigt
- Kupplungs- vorn und hinten
- Eisalarmfritze
- Lenkrod axial einstellbar
- Beschleuniger vorn links und rechts
- Metall-Lackierung
- Müllabnahme im Fond
- Nebelschallleuchte
- Nebelscheinwerfer
- Servolenkung
- Sportfahrwerk (auf Wunsch ohne Mehrpreis)
- Wärmehämmendes Glas
- Zentralverriegelung mit Sicherheitschaltung

Zusollausstattung: DM

- Airbag 260,-
- Außenpiegel rechts elektr. einziehbar und beheizbar 250,-
- Wärmegänge Automatik 3570,-
- Dieselfahreranlage 510,-
- Geschwindigkeitsregelanlage 620,-
- Klimatisierungsautomatik 460,-
- Lederausstattung 290,-

- Leuchtschein im Fond 135,-
- Leuchtwippen-Regulierung 190,-
- Niveauregulierung 1390,-
- Scheinwerfer-Reinigungsanlage 520,-
- Schiebendeck elektr. betätigt 1700,-
- Sitzheizung vorn links und rechts 485,-
- Sitzverstellung vorn links und rechts elektr. betätigt 1850,-
- Sperrdifferential (2536) 875,-
- Sportlenkrod 80,-
- Sportsitze elektr. einstellbar 2470,-
- Verbundglas-Heckscheibe 245,-

Steuer:

- DM 21,60 pro 100cm³ Hubraum DM 756,-
- Haftpflicht:** (Regionalklasse RS 2, 100 Prozent, Prämienbonus) DM 1571,-
- Teufelskop:** (Typklasse 35, Regionalklasse R 1 ohne Selbstbeteiligung) DM 439,-
- Vollkasko:** (Typklasse 32, Regionalklasse R 2 mit 650 Mark Selbstbeteiligung, 100 Prozent Prämie) DM 3141,-



auto motor sport **Test-Stenogramm** BMW 735 i

++ = sehr gut, + = gut, ○ = durchschnittlich, - = ausreichend, -- = unbefriedigend

Karosserie: sehr hohe Steifigkeit, übersichtlich, sauber verarbeitet, gute Funktionalität +

Raumangebot: großzügige Platzverhältnisse vorn und hinten, geräumiger Kofferraum, geringe Zuladung +

Bedienung: sehr exakte, leichtgängige Lenkung, funktionelle Bedienung, gut ablesbare Anzeigen +

Motor: im gesamten Drehzahlbereich kultiviert und vibrationsarm, durchzugsstark ++

Getriebe: leicht schaltbares Fünfganggetriebe, gut angepaßte Abstufung ++

Fahrleistungen: sehr hohe Endgeschwindigkeit, gute Beschleunigung, befriedigende Elastizität ++

Fahreigenschaften: hervorragende Handlichkeit, gute Traktion, sicheres Kurvenverhalten, exakter Geradeauslauf ++

Fahrkomfort: mit Sportfahrwerk eingeschränkter Federungskomfort, geringes Innengeräusch -

Ausstattung: umfangreich und größtenteils sinnvoll, ABS und Leichtmetallräder serienmäßig +

Wirtschaftlichkeit: hoher Anschaffungspreis, hohe Unterhaltskosten, günstiger Verbrauch ○

Mängel am Testwagen: Check-Control-Fehlanzeige, diverse Elektrik/Elektronik-Störungen

Konkurrenten: Jaguar XJ 6, Mercedes 420 SE

harmlose Lastwechselreaktion korrigieren. Bei engen Kurven kann auch forciertes Leistungseinsatz das erwünschte Übersteuern provozieren. Aber das ist schwieriger, nicht nur wegen des höheren fahrerischen Einsatzes, sondern weil dieser BMW nur sehr schwer zum Leistungsübersteuern zu bewegen ist.

Der Grund: Fast 51 Prozent des Gewichts lasten auf der Hinterachse. Da gibt es kaum durchdrehende Räder und selten Probleme, die Leistung auf den Boden zu bringen. Insofern wurde auch die noch nicht lieferbare Antriebsschlupfregelung nicht vermißt. Das serienmäßige Antibockier-System hingegen wurde positiv registriert, wenngleich die im übrigen standfesten Bremsen etwas präziser und auch früher ansprechen könnten.

Ein Fahrerauto also, der neue Siebener, daran gibt es gar keinen Zweifel. Wie sieht es denn da mit dem Komfort aus? Der Franzose würde sagen: comme ci, comme ça. Denn der

mit einem Sportfahrwerk ausgerüstete Testwagen war alles andere als eine Sänfte. Eher straff ausgelegt, ließ er die Straßenoberfläche spüren, ohne jedoch unkomfortabel zu wirken. Bei vorwiegend sportlicher Fahrweise ist diese Abstimmung sicher vorteilhaft, zumal das Fahrwerk weich und leise abrollt und der Aufbau die Passagiere nicht durch zu starkes Nicken oder Wanken stört. Weniger ambitionierte Fahrer sollten hingegen die weichere Normal-Einstellung vorziehen, die sicher auch bei rascher Autobahnfahrt besser mit den Bodenwellen fertig wird.

In seinen wichtigsten Elementen – Karosserie, Antrieb, Fahrwerk – ist der neue Siebener ein rundum gelungenes Auto. Daß er auch ein Auto mit völlig eigenständigem, reizvollen Charakter geworden ist, erhöht seine Marktchancen. Es kommen also zum guten Aussehen bemerkenswerte innere Werte. Die Konkurrenz wird sich wärmer anziehen müssen.

Gert Hack