

Sternzerstörer

Weißwurst mit Reihen-6-Pack

FOTOS: GÜNTHER SCHWERING/ARCHIV TEXT: MATTHIAS MASCHMANN GRAFIK: MICHAEL BUSS





Die letzten seiner Baureihe nähern sich langsam der umstrittenen Youngtimer-Grenze, die ersten schielen sogar schon verschämt nach einem H-Kennzeichen: Die Rede ist von der ersten 7er-Baureihe der Bayerischen Motoren Werke, dem E23... ▶



735I MIT EXECUTIVE-AUSSTATTUNG.
SONDERWUNSCH: ENTCHROMUNG



Früher High-Tech-Luxuslimousine, heute eher verhasster Spritschlucker aus der hintersten Ecke der Fähnchen-Händler

Die üblichen BMW Verdächtigen sind breit gestreut: auf der einen Seite die feine Gesellschaft der reichen Besitzer eines 507, 3.0 CSL oder ähnlich teuren Schmuckstücks, das gefälligst ausschließlich bei Sonnenschein und motorenfreundlichen Temperaturen zu Nobeltreffen von offiziellen BMW-Markenclubs bewegt wird. Mit H-Kennzeichen und natürlich Unterstützung der Mobilen Tradition, der BMW eigenen Organisation für historische Fahrzeuge. Eine eingeschworene Gemeinschaft mit ähnlich diskretem Auftreten wie die Jahresversammlung einer Rosenkreuzer-Löge. Auf der anderen Seite steht die Fraktion der „Tiefer-breiter-schneller-lauter“-Fetischisten, die es zumeist eher auf den 3er abgesehen hat. Denn da geht Einiges – und ein Golf GTI ist schließlich etwas für Prolls...

Und dann gibt es da diejenigen, die schon immer von der perfekten Kombi von Luxus, Power und Alteisen geträumt haben, die Anhänger von fettem Leder, massenweise Holzleisten, elektrischem Hast-Du-nicht-gesehen und vor allem Platz ohne Ende. Für diese Spezies stellt der E23 die ideale Fortbewegung dar. Ein Auto, von außen eigentlich eher unauffällig, innen was zum Schwelgen. Und mit eben einem dieser unvergleichlichen Reihen-6-Zylinder, wie sie nur das arrogante Technikpack aus München bauen konnte, das dem Stuttgarter Stern ewig Paroli bieten wollte und doch so oft nur hinterher hinkte.

Nun, schauen wir mal. Fünf ordentliche, vier extrem komfortable Plätze auf 4.960 mm Länge und 1.800 mm Breite verteilt, hinten dran ein ziemlich ladefreundlicher Kofferraum (sechs Kisten Astra sind kein Problem), und vorne arbeitet der legendäre M30-Motor emsig an der Produktion von ordentlicher Leistung und der Verbrennung

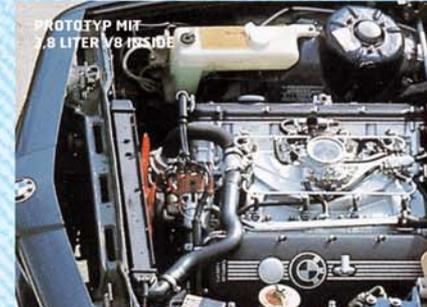
von möglichst viel Superbenzin. Na ja, Normal reicht eigentlich, aber wenn schon, denn schon...

An Ausstattung gab es, typisch für BMW bis heute, von der kargen Behördenschleuder bis zum mit handgenähtem Pornoleder voll ausgeschlagenen Highline so ziemlich alle Abstufungen. Wer heute einen Executive mit Büffelleder und Wurzelholz oder sogar einen Highliner mit Leder in Champagner sein eigen nennt, lässt sich so schnell auch nicht von heutzutage üblichem Pomp beeindrucken. Elektrisch verstellbare Sitze mit Heizung hinten oder etwa das zweite Bedienteil für den elektrisch verstellbaren Fahrersitz und die Stereoanlage gehören heute schon zu den absoluten Seltenheiten. Genauso die sündhaft teuren und unkomfortablen TRX-Räder in 16" und mit wegen Produktionseinstellung total überalterten Michelin-Reifen im Format 220/55VR390.

Die Optik ist gewöhnungsbedürftig: zierliche



745 1A MIT FETTER
EXECUTIVE AUSSTATTUNG



14" Alufelgen in viel zu groß geratenen Radläufen, oft mit Rost förderndem Radlaufchrom verunstaltet. Dazu die berühmte „Sportboot“-Antikeilform, vorne hochbeinig, hinten satt auf der Straße, nicht zuletzt oft wegen defekter Niveau-Regulierung. Die Front eine Mischung aus Aggression und Überholprestige, das Heck reichlich brav mit zwei süßen Endrohren unter dem pummeligen Arsch, die Seitenlinie: nicht schlecht, langer Radstand, viel Glas und eine kaschierte B-Säule machen einen relativ schlanken Fuß. Aber gegen das „Sportboot“ muss unbedingt etwas getan werden, 40 mm kürzere Federn müssen schon mindestens sein.

Wie bei den meisten älteren BMW ist die Vorderachse zwar für das Fahrverhalten förderlich, aber leider zu fragil dimensioniert. Massives Poltern bei Unebenheiten kündigt von kommenden hohen Investitionen. Teile gibt es noch zuhauf, beim freundlichen BMW Händler nur leider zu eher unfreundlichen Preisen.

Kommen wir zum eigentlich wichtigen, dem Motor. Zu haben war

das Schiff ausschließlich mit Reihen-6-Packs von 2,8 Liter im 728 bis zu vermeintlichen 4,5 Litern im 745i, dazwischen tummelten sich 730er, 732er und 733er (erste Serie, zu erkennen an der so genannten Blechschnauze), der 735er mit 3.406 ccm sowie der 745er. Letzterer hatte in der ersten Serie 3,2 Liter, die von einem Turbo zwangsbeatmet wurden, in der Facelift-Version den 35er, ebenfalls mit Turbo und per Faktor 1,4 einfach zum 45er hochgerechnet. Das reichte für Leistungen zwischen 185 und 252 PS. Bei einem Leergewicht von 1.582 kg nicht wirklich schlecht.

Der Titel-E23 ist ein 735i mit dem einfachen 4-Gang-Automatikgetriebe. In einer modifizierten Version (E/H-Getriebe) wurde es u.a. auch in den Turbos verbaut, die nicht mit manueller Schaltung erhältlich waren. Leider begrenzt dieses Getriebe bei den Turbos die Möglichkeiten, per Chip-Tuning die Leistung auszureizen. So mancher, der mit 1 bar Ladedruck oder mehr unterwegs ist, braucht pro Saison ein Getriebe...

Daten und Fakten

728 i

Produktionszeitraum: 09.1979 - 09.1986

Stückzahl: 62.908

Leistung: 184 PS/135 kW bei 5.800 U/min

Hubraum: 2.788 cm³

Höchstgeschwindigkeit: 196 km/h

Zylinder: 6 Reihe

Preis: 33.700,- DM

730 (Vergaser)

Produktionszeitraum: 05.1977 - 09.1979

Stückzahl: 16.848

Leistung: 184 PS/135 kW bei 5.800 U/min

Hubraum: 2.986 cm³

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h

Zylinder: 6 Reihe

Preis: 34.850,- DM

732 i

Produktionszeitraum: 09.1979 - 09.1986

Stückzahl: 54.776

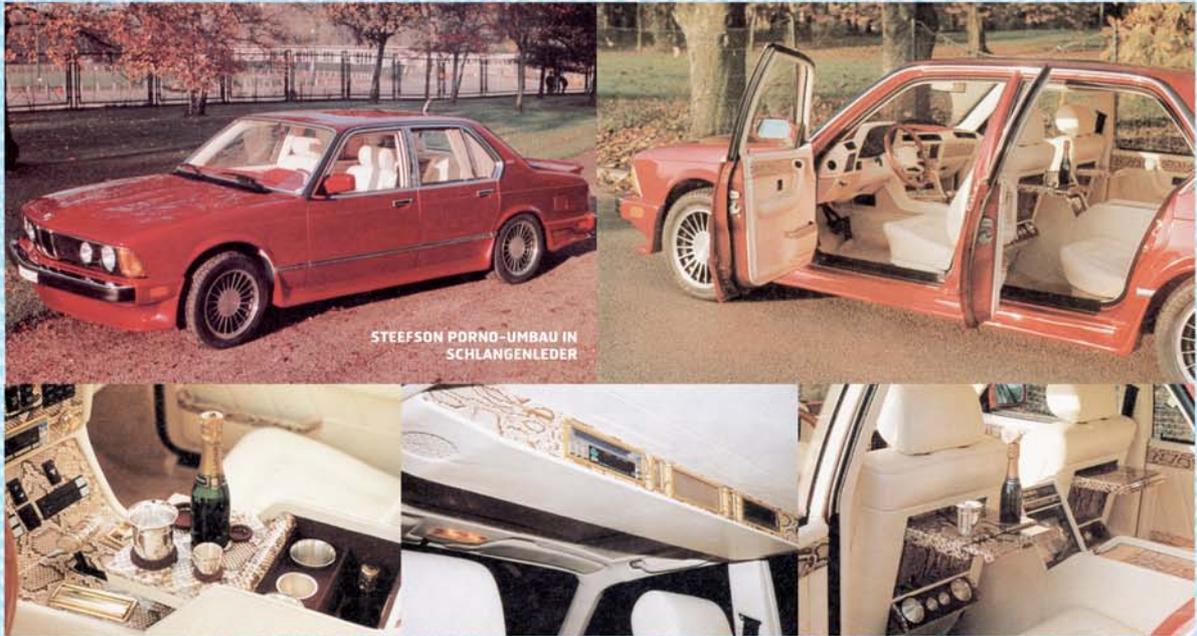
Leistung: 197 PS/145 kW bei 5.500 U/min

Hubraum: 3.210 cm³

Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h

Zylinder: 6 Reihe

Preis: 37.700,- DM



Unser Exemplar leidet unter der bei der M30-Maschine verbreiteten Krankheit eines unsauberen Leerlaufs, Ursache unbekannt und bisher einfach nicht auffindbar. Macht nichts, Blauäugige nehmen einem den Grund mit der schärferen Nockenwelle durchaus ab. Und sowieso: Hauptsache, die Karre geht. Und das tut sie trotz der reichlich niedrigen Verdichtung, besonders ab 3.500 Touren. Die Endgeschwindigkeit ist durch die saumäßige Aerodynamik auf etwa 210 km/h begrenzt, zum Cruisen und für den einen oder anderen überraschenden Ampelstart reicht es aber. Zum Leidwesen des Fahrers sorgte der werksseitig verbauete G-Kat für einen Leistungsverlust von unglaublichen 33 Pferden. Diese lassen sich auch leider nicht durch eine einfache „Kat-Optimierung“ wieder herauskitzeln, da auch das Steuergerät angepasst wurde und die Lambdasonde regelmäßig Magerkuren verschreibt. Kommt Zeit, kommt Rat... Und der spürbare Unterschied in der Steuer versöhnt so lange zumindest ein bisschen. Fast genauso wie der geil dreckige Sound des leer

geräumten Topfes.

Mittlerweile soll es in Deutschland nur noch etwa 4.000 angemeldete E23 geben. Es besteht also durchaus Hoffnung, dass die vermeintlich spießige Protzkiste in absehbarer Zeit wieder an Wert gewinnt. Ein ordentlich erhaltenes Exemplar der Facelift-Version ist mit Glück schon für etwa 1.500 Ocken zu erstehen, Turbos sind oft etwas teurer, aber auch anfälliger für aufwändige Reparaturen. Für die erste Serie mit der Blechnase ist meist schon etwas mehr Kohle aufzubringen. Hier sind die Turbos besonders kritisch, da die 3,2-Liter-Maschine als nicht sonderlich standfest gilt.

Insgesamt kann die Empfehlung eigentlich nur lauten: Wenn es schon eine Weißwurst sein soll, dann wenigstens mit Platz und Power. Für Geschwindigkeits-Freaks muss es schon der Turbo sein, per Chip sind PS-Größen locker über 300 drin, das schackelt besonders von 80 bis 180 ohne Ende und lässt modernen Drehmoment-Diesel-Monstern keine Chance. Aber dann am besten auch gleich nach dem nächsten Getriebe für den nächsten Sommer schauen. 

733 i

Produktionszeitraum: 1977 - 1979
Stückzahl: 27.238
Leistung: 197 PS/145 kW bei 5.500 U/min
Hubraum: 3.205 cm³
Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h
Zylinder: 6 Reihe
Preis: 38.600,- DM

735 i

Produktionszeitraum: 09.1979 - 09.1986
Stückzahl: 58.742
Leistung: 218 PS/160 kW bei 5.200 U/min
Hubraum: 3.453 cm³
Höchstgeschwindigkeit: 212 km/h
Zylinder: 6 Reihe
Preis: 43.750,- DM

745 i

Produktionszeitraum: 1980 - 1986
Stückzahl: 16.031
Leistung: 252 PS/185 kW bei 5.200 U/min ab 1983 4.900 U/min
Hubraum: 3.205 cm³ ab 1983 3.430 cm³
Höchstgeschwindigkeit: 222 km/h
Zylinder: 6 Reihe
Preis: 52.000,- DM