

Rotter

Seine schwerfällige Linie zeigt nicht die für BMW typische Eleganz. Aber in Komfort und Fahrdynamik erreichte er als erster das Niveau der S-Klasse – bei mäßigem Verkaufserfolg. Heute ist der Siebener in der Szene gerade wegen seiner Disharmonie sehr begehrt.



Baron



HENNAROT STEHT IHM NICHT. Saphirblau okay, auch Resedagrün geht oder Polaris. Irgendwas Helles, Schlichtes, das den Oberklasse-Status des großen BMW dezent unterstreicht. Stattdessen betont dieses aggressive GTI-Knallrot, das auch noch so heißt wie eine billige Punk-Haartönung aus dem Supermarkt, die provokante Außenseiterstellung, die er in der Szene lange trotzig aussaß. Der erste Siebener, intern heißt er E23, tat sich schwer, die Herzen der BMW-Fans zu erobern. Aber er ist nicht der Typ, der sich anbiedert, er braucht keine Clacqueure, weil er vor Selbstbewusstsein nur so strotzt.

Sein Design warb nicht mit dem kühlen Understatement und der leichtfüßigen Eleganz eines Dreier, Fünfer oder Sechser, die BMW-Chefdesigner Paul Bracq, von Mercedes abgeworben, viel besser hingekriegt hat. Der 7er wirkt seltsam unproportioniert, das rundliche Heck zu lang und zu sehr betont. Im Kontrast dazu das scharf geschnittene Gesicht, unverwechselbar BMW, aber mit C_w 0,42 weit weg von jeder Aerodynamik.

Seltsame Details hat der 7er, den Tankverschluss trägt er unorthodox links, das 100-Liter-Faß unter dem Kofferraum mitten



Das Heck des Siebener wirkt stark betont und ausladend, weil der Überhang lang ausfällt. 100-Liter-Tank unter dem Kofferraum



Typische BMW-Wählhebelkulisse mit Bürste und Knauf. Die Ganganzeige ist im Kombi-Instrument beleuchtet



BMW-Niere in Metall und Chrom gefasst wie beim Sechser. Ab dem gelifteten 82er Modell fiel die Blechnase weg

in der Aufprallzone, das Lenkrad steht wieder einmal eine Spur zu flach, und die großen planen, nur schwach gesickten Seitenflächen machen ihn optisch zum Dick-schiff. Diese Opulenz setzt sich innen fort.

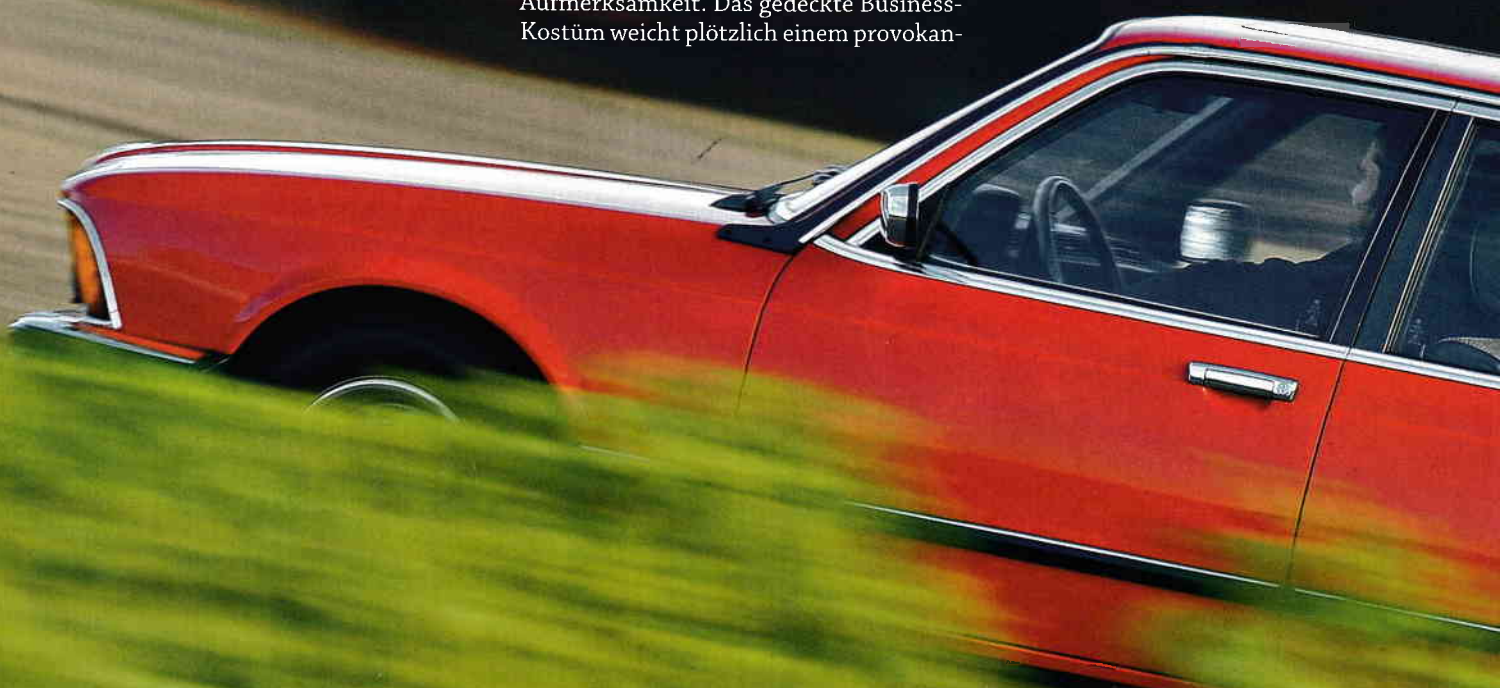
In unserem 732i werden die Passagiere von plüschigem Velours satt unterfüttert und von warmherzigem Nussbaum flankiert. Die Breite ist fürstlich, der Fond wird zur fläzigen Wohnlandschaft, sobald sich die breite Tür einladend öffnet. So ein alter 7er macht sogar aus dem Stand in der

Doppelgarage Spaß – als Partymobil im Siebziger-Jahre-Look, aus den gelochten Hecklautsprechern trällern Slade oder Genesis mit Phil Collins. Genau deshalb mag man ihn heute, weil er nicht so leistungsorientiert-adrett daherkommt wie die anderen BMW, sondern so sinnentfremdet wie eine teuer, aber etwas zu auffällig gekleidete Mittvierzigerin in Größe 42.

Darum steht ihm Henna rot ausgezeichnet. Es beschleunigt den bis auf das aggressive Haifischmaul formal betulichen Siebener in den roten Bereich erhöhter Aufmerksamkeit. Das gedeckte Business-Kostüm weicht plötzlich einem provokan-

ten Vivienne Westwood-Fetzen in Henna-rot. Da brennt die Überholspur, alte Klischees werden lebendig.

Lassen Sie mich durch, ich bin ein BMW und will die S-Klasse packen. Es gelang nicht – weniger als die Hälfte vom W 116 waren es am Schluss. Vielleicht, weil es zu wenige Siebener in Henna rot gab, vielleicht auch weil zur Abrundung nach



DATEN & FAKTEN

BMW 732i (E28), Baujahr 1980

Motor: Typ M30, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Block aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, 7 Kurbelwellenlager, 12 Gegengewichte, eine obenliegende kettengetriebene Nockenwelle, hydraulischer Kettenspanner. V-förmig hängende Ventile über Kipphebel betätigt. Hubraum 3205 cm³, Bohrung x Hub 89 x 86 mm, Leistung 197 PS bei 5500/min, max.

Drehmoment 285 Nm bei 4300/min, Verdichtung 9,3:1, elektronische Benzineinspritzung Bosch L-Jetronic, elektron. Zündung Bosch Motronic, Ölinhalt 5,75 Liter

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Viergang-Schaltgetriebe, a. W. Fünfgang-Schongetr., Fünfgang-Sportgetr. oder ZF-Dreigangautomatik mit Wandler

Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Stahl-

karosserie, vorn Doppelgelenkachse an Querlenkern und Schraubenfedern, McPherson-Federbeine, Stabilisator. Hinten Schräglenkerachse an Federbeinen, Schraubenfedern, Stabilisator. ZF-Kugelmutter-Hydrolenkung (Servo), Scheibenbremsen rundum, Gasdruckstoßdämpfer, Räder 6,5 x 14 oder 165 TR 390, Reifen 205/70 HR 14 oder Michelin TRX 220/55 VR 390

Maße und Gewicht: Länge 4860 mm, Breite 1800 mm, Höhe 1430 mm, Radstand 2795 mm, Spur 1502/1516 mm, Gewicht 1580 kg, Tankinhalt 100 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch: Vmax 210 km/h, Beschl. von 0 - 100 km/h in 8,5 s, Verbr. 13,5 L/100 km

Bauzeit und Stückzahl: BMW 7er E23 von 1977 bis 1986: 285 029 Expl., BMW 732i 1979 - 86: 57 992 Stück

Der erste BMW-Motor mit Motronic ist optisch nicht mehr so reizvoll wie sein Vorgänger im 733i





Kopfstützen für die Fondpassagiere sind ab dem Modell 732i ebenso wie die zeit-
typischen Velourspolster serienmäßig



Beim Siebener verwendete Designer Paul
Bracq verschiedene Doppelscheinwerfer.
Die Wischer kosteten 530 Mark extra



Die Instrumente bis 1982 sind opulenter
als das spätere BMW-Einheits-Cockpit.
Oben die Stufen des ZF-3-Gang-Automat

oben der ersehnte, prestigeträchtige Acht-
zylinder fehlte. Daimler hatte ihn, BMW
stoppte das Projekt, weil es zwischen zwei
Ölkrise politisch nicht korrekt schien.

Der Achtzylinder hieß M36 und be-
stand im Wesentlichen aus zwei gekoppel-
ten aufgebohrten Vierzylindern aus dem
Nullzwei, alimentiert von einer D-Jetronic
– macht fünf Liter Hubraum und 275 PS.
Entwicklungschef Bernhard Osswald und
die Motoren-Macher Alexander von Fal-
kenhausen und Paul Rosche legten sogar
zwei Zwölfzylinder-Prototypen auf Kiel,
um in einer Art besessenem Audi-Ehrgeiz
den Stern zu schlagen.

Erst waren es im M33 zwei paarungs-
bereite M30 aus dem BMW 2500, aber das
Duo geriet zu schwer, der 7er würde damit
zu kopflastig. Später wurden die kleinen
leichten Zahnriemen-Sechser M60 zum
kongenialen Zwölfzylinder M66 zusammen-
gespannt, macht ebenfalls geschmeidige
275 PS aus 4,5 Litern.

Schade, dass im Topmodell 745i der
Irrweg der Sprit fressenden Aufladung für
den 7er beschränkt wurde, obwohl der
Königs-Viertventiler aus dem M1 bereits
zur Verfügung stand. Triebwerke können
sie eben, die Bayern.

Schon der Sechszylinder läuft in un-
serem 732i vibrationsfrei, elastisch und
drehfreudig. Es ist die wahre Freude am
Fahren, untermalt vom dumpfen, satten
Auspuffklang des wenig spektakulär, aber
ungeheuer effizient konstruierten Motors,
dessen besondere Talente die optimierte

Der erste 7er blieb
der letzte BMW von
Bracq. Der Vorstand
war nicht zufrieden



Niedrige Gürtellinie, große Glasflächen,
C-Säule mit Hofmeister-Knick. Im Profil
zeigt der große BMW wahre Eleganz



Verchromter und elektrisch verstellbarer Außenspiegel. Für 288 Mark gab es den rechten dazu, beide sind dann beheizt



Bordcomputer Check Control zur Sofortabfrage wichtiger Sicherheitsparameter. Eine BMW-Pionierleistung von 1976



Integrierte Klapp-Türgriffe, glatte Flanken und reichlich Chromzierat, der sich auf hennarotem Lack bestens macht



Breite Spur, ausladende Karosserie – Länge läuft. Der Siebner hat als erster BMW nach dem barocken V8 Oberklasse-Format

Brennraumform und der sorgfältig ausgewuchtete Kurbeltrieb darstellen. Besitzer Ulf Schlotterbeck genießt sie sichtlich im Licht eines endlosen Indian Summers. Der Youngtimer-Enthusiast aus Tübingen wechselt häufig Marken und Modelle, tendiert dabei zum Unkonventionellen. Seinen Siebener fand er letztes Jahr.

Es war Liebe auf den ersten Blick: „Den musste ich haben, schon allein wegen der Farbe. Zudem mag ich den 7er sehr wegen seiner trotzigen Unangepasstheit.“ Aber der ewig Suchende schielt schon nach einem späten 735i in der überbordenden Executive-Ausstattung aus Büffelleeder.

Doch bereits der alte 732i gibt sich im Einklang mit der weich schaltenden ZF-Dreigang-Automatik sehr souverän. Die sanfte Fahrwerksabstimmung mit langen

Federwegen killte die Legende vom engen, harten und sportlichen BMW.

Nur die genetisch bedingte Tendenz zum Übersteuern blieb ihm als kleines Laster erhalten. Einst Autobahn-Burner, heute angenehmer Cruiser. Artgerecht als Liebhaberstück gehalten, muss der Siebener keine rufschädigende blaue Auspufffahne beim scharfen Runterbremsen mehr fürchten. Heute ruht der Dicke in sich.

TEXT: Alf Cremers
FOTOS: Hardy Mutschler

KAUFBERATUNG BMW 728 BIS 745i (E23) 1977 - 1986

Der erste Siebener-BMW gilt als Spätzünder in der Youngtimerszene. Inzwischen findet er immer mehr Liebhaber, vor allem die „Blechnasen“-Modelle bis 1982. Speziell diese fallen mit mäßiger Blechqualität und schlechter Rostvorsorge auf. Die Technik ist bei allen Modellen beherrschbar.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit**
★★★★★ **Ersatzteillage**

★★★★★ **Reparaturfreundlichkeit**
★★★★★ **Unterhaltskosten**

★★★★★ **Verfügbarkeit**
★★★★★ **Nachfrage**

KAROSSERIE-CHECK

Siebener-BMW sind ab Modelljahr 1982, zeitgleich also mit dem aerodynamischen Facelift, bemerkenswert gut gegen Rost geschützt. Dennoch tauchen nach rund drei Jahrzehnten ein paar Schwachstellen auf. Zuerst bildet sich Korrosion an den **hinteren Radläufen** sowie an den **Schraubkanten der Kotflügel**, ebenso neigen die vorderen **Wagenheberaufnahmen** zum Rostbefall, die hinteren weniger. Auch nistet sich die braune Pest an den **Schwellerstippen** vorn und hinten beim Übergang zum Radhaus ein. Häufig sind auch die **Türkanten** an den Bördelfalzen befallen.

Rostanfällig sind auch die **Benzintanks**, weil sich zwischen Blech und Fangband Spritzwasser und Schmutz sammeln. Das führt über einen längeren Zeitraum zu Rostbildung mit undichten Tanks. Dringt Wasser in undichte **Scheinwerfer**, werden die Reflektoren matt. Die frühen „Blechnasen“-Modelle rosten genau dort, nur viel stärker und außerdem stark an den **Federdomen** in Motor- und Kofferraum sowie massiv an den **Stehblechen**. **Schiebedach- und Heckscheibenrahmen** werden ebenfalls häufig von Unterrostungen heimgesucht. Ab Modelljahr 1980 bessert sich die Blechqualität allmählich.

Die Innenausstattungen sind qualitativ hochwertig und somit haltbar. Die **Velourspolsterung** ab 733i/732i neigt zum Ausbleichen und vor allem an der Hutablage sowie den hinteren Kopfstützen zum Verlust des feinen Plüschflors. Die mit Kunstleder bezogene **Instrumentenbrettaufgabe** zeigt häufig Rissbildung. Der **Drehzahlmesser** und das **Kombiinstrument** fallen oft aus.

TECHNIK-CHECK

Der BMW-Reihensechszylinder mit einer über eine Duplexkette angetriebenen Nockenwelle verbindet Leistung, hohe Laufkultur und angemessenen Verbrauch mit außergewöhnlich langer Haltbarkeit. Der in allen Bauteilen ausreichend dimensionierte Motor erreicht, regelmäßig gewartet und schonend gefahren, Laufleistungen von teilweise weit über 300 000 Kilometer.

Selten kommt es zu **Rissen im Zylinderkopf**, manchmal sind **Ventilschaftdichtungen** verhärtet, was zu Blaurauch beim Lastwechsel führt. Selbst der Turbomotor im Topmodell 745i entpuppt sich erstaunlich unproblematisch, defekte Turbolader oder Ladeluftkühler sind bei gefühlvollem Umgang selten.

Im 732i arbeitet erstmals eine digitale Motorelektronik (DME). Die **Steuergeräte** der Bosch Motronic sowie der früheren L-Jetronic für die elektronische Benzineinspritzung zeigen als Alterserscheinung Defekte. Doch keine Panik: Eine Motronic-Blackbox kostet rund 1500 Euro. Die **Vorderachse** ist bei dem schweren Wagen oft ausgeschlagen.

197 PS starker Reihensechszylinder des 732i mit DME

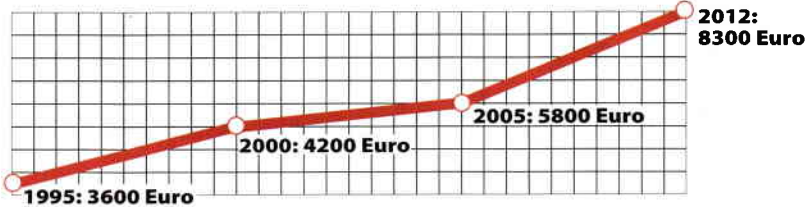
PREISE

Bei Einführung 8/1979 (732i)..... 37 700 Mark
Bei Produktionsende 5/1986 (732i)..... 53 800 Mark
Classic-Car-Tax-Preis 2012 (BMW 732i, Bj. 1979, Zustand 2/4) 8300 / 1700 Euro

Gute Siebener gibt es weiterhin für kleines Geld: Das Angebot übersteigt die Nachfrage. Außer dem ab August 1979 angebotenen Flaggschiff 745i sind die raren Fahrzeuge der Erstserie oder bei den späteren Modellen die Executive- oder Highline-Ausstattungen gesucht.

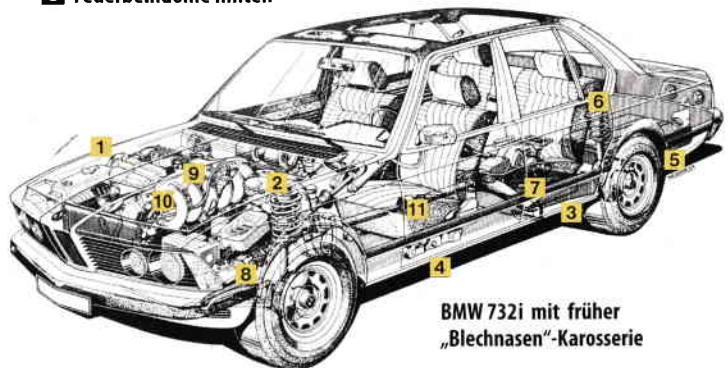
Erstserienautos mit „Blechnase“ sind zwar bei den Siebener-Fans beliebter, doch wegen Abstrichen beim Zustand sowie bei den Vergasermodellen 728 und 730 auch bezüglich der Alltagstauglichkeit schlägt sich dies nicht im Preis nieder. Im Gegenteil: Späte 85er respektive 86er 732/735i mit guter, seltener Ausstattung und nachgerüstetem G-Kat sind bei Pragmatikern beliebt und noch unter 3000 Euro zu bekommen, gut erhaltene Exemplare kosten noch unter 10 000 Euro.

Wert in gutem Zustand (Note 2), BMW 732i, Baujahr 1979 bis 1981



SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| 1 Kotflügelerschraubkanten | 7 Hinterachsbuchsen |
| 2 Stehbleche, Federbeindome | 8 Traggelenke, Spurstangenköpfe |
| 3 Schwellerenden | 9 Risse im Zylinderkopf |
| 4 Wagenheberaufnahmen | 10 Ventilschaftdichtungen |
| 5 Radläufe und Endspitzen | 11 Kardangeln und Hardscheibe |
| 6 Federbeindome hinten | |



BMW 732i mit früher „Blechnasen“-Karosserie

ERSATZTEILE

Die Lage ist entspannt, die Teileversorgung über die BMW Group Classic gesichert. Dank des schon damals bei BMW hoch entwickelten Baukastensystems gibt es viele Technik-Gleichteile mit dem 5er (E28) und 6er (E24) – eine Voraussetzung für ein großes Angebot an Teilen. Für den 7er spezifische Karosserie- und Ausstattungsteile bis Baujahr 1982 können aber manchmal Probleme bereiten. Außerdem sind ausgefallene Bezugstoffe wie Velours in ungewöhnlichen Farben oder das Buffalo-Leder etwa für Türverkleidungen schwer zu bekommen. Elektronik-Bauteile wie Motronic- oder L-Jetronic Steuergeräte sind sehr teuer – allerdings gibt es Bosch-Spezialisten, die solche Blackboxen reparieren. Das ist der Preis für hoch entwickelte und für die Zeit moderne Motorentechnik.

SPEZIALISTEN

BMW Group Classic, Schleißheimerstraße 416, 80935 München, Fax: 0 89/38 22 70 22, www.bmw-classic.de
Dipl.-Ing. A. Walloth u. A. Nesch GbR, Im Ohl 69, 59757 Arnsberg, Telefon: 0 29 32/90 04 50, www.wallothnesch.com
Team Andexer GmbH, Auf den Pöthen35, 42533 Velbert, Telefon: 0 20 35/92 22 22, a.andexer@team-andexer.de

CLUBS

BMW E23 Club, Mitglied im BMW-Typenclub International
Gertie Wolters-Stein, Frentzenhofstraße 32, 50354 Hürth, Telefon: 0 22 33/12 64, www.bmw-e23-club.de
BMW Veteranen-Club Deutschland e. V., Rüdiger Jopp, Bahnhofstraße 17, 35745 Herborn, Fax: 0 27 72/4 16 66, www.bmw-veteranenclub.de