



100.000 km Dauertest BMW 735i

Modell E32, Jahrgang 1987

Kopie des Tests aus der Autobild vom 6. Juni 1988

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

Portugal

Die portugiesische Algarve-Küste war nur eine von vielen Stationen, die der Dauertest-Kandidat auf seinen Reisen kreuz und quer durch Europa anlief. Auch im Yachthafen von Antibes an der Côte d'Azur (unten) machte er eine gute Figur



BMW 735i: Maßstab von Dauer?

Beim Start der neuen Siebener-Reihe gab sich BMW ganz unbescheiden: Unser Auto ist der neue Maßstab in der Luxusklasse. Wie aber lautet das Urteil nach 100 000 Testkilometern? Auto Bild gibt hier Antwort

Text: Hermann J. Müller · Technische Dokumentation: Wolf Gudlat

31. März 1987: Auf dem Hof der BMW-Werkstatt an der Münchner Riesenfeldstraße steht unser Dauertestwagen zur Abholung bereit. Testwagen-Betreuer Heinz Langhanky weist uns mit unverhohlenem Stolz in die Besonderheiten seines Schmuck-

stücks ein. Aber da ist nicht viel zu sagen: Extras hat unser Marathon-Kandidat nämlich kaum. Lediglich das Radio und die Veloursteppiche weichen vom serienmäßigen Lieferumfang ab. Ansonsten ist ja auch fast alles drin, was man zum komfortablen

Fortkommen braucht. Der Tacho zeigt 2450 bislang gefahrene Kilometer an, 100 000 weitere liegen vor uns.

Die ersten 800 sind ein Genuß. Bei schönem Wetter und freier Autobahn vergeht die Strecke von München nach Hamburg wie im Flug. Die 220 PS des Sechszylinders bringen die Tachonadel stellenweise bis an den Anschlag – und der liegt erst hinter der 260-km/h-Markierung. Erste Messungen ergeben eine Höchstgeschwindigkeit von 237 km/h. Und dabei flattern weder die Nerven noch die Lenkung. Stur läuft der große Münchner geradeaus, läßt

sich geradezu spielerisch handhaben.

17. Mai 1987: Mittlerweile hat der Dauertest-Absolvent seine ersten 15 000 Kilometer hinter sich gebracht. Die Kollegen in der Redaktion reißen sich geradezu darum, mit ihm auf Dienstreise zu gehen. Und die enthusiastischen Kommentare im Fahrtenbuch häufen sich: „Beeindruckend: die Fahrsicherheit und Souveränität auch jenseits von 200 km/h“ heißt es da. Oder: „Super-Auto: handlich, schnell, komfortabel und leise.“ Und selbst ein erklär-

Blättern Sie bitte um





Frankreich

Exakt siebenmal führte es den Dauertest-Siebener in die französische Hauptstadt Paris. Wegen der häufigen Trips in Gegenden, in denen bleifreier Sprit Mangelware war oder heute noch ist, war der Testkandidat nicht mit einem Katalysator bestückt

Fotos: Tomas Hirschberger, Matthias Nyary

ter Mercedes-Fan gibt schriftlich zu Protokoll: „Eine echte Alternative zur S-Klasse.“ Aber es findet sich auch Kritik: „Warum hat so ein Auto keinen zweiten Außen Spiegel?“ fragen viele. „Den hätte man als Extra bestellen müssen“, lautet die Antwort. Kaum zu glauben bei einem Auto für 75 000 Mark. Und einige bedauern: „Leider muß man lange nach einer passenden Sitzposition suchen.“ Daran ist allerdings nur der umständliche Mechanismus schuld. Wer lange genug sucht, findet durchaus eine optimale Einstellung.

Die Handlichkeit ist eine seiner Stärken

27. Mai 1987: Auf einer Fahrt durch die französischen Seealpen gibt es ein Problem. Der Tunnel am Col de Tende ist wegen Bauarbeiten gesperrt. Normalerweise bedeutet das einen Umweg von 200 Kilometern. Doch halt, da gibt es doch noch die alte Paßstraße. Ortskundige raten ab: „Wenn überhaupt, kommt man da nur mit einem kleinen Auto drüber. Mit so einem großen Schiff? Unmöglich!“ Wir versuchten es trotzdem. Es war eng, aber es paßte. In manchen Haarnadeln mußte zwar zurückgesetzt werden, aber letztes Endes siegte die Handlichkeit des Siebeners. Die Bergbauern staunen, als wäre ein UFO bei ihnen gelandet. So ein Auto hat diesen Paß wohl noch nie überquert.

21. Juli 1987: Erstmals gibt es technische Schwierigkeiten. Oberhalb von 220 km/h nerven starke Windgeräusche an der Fahrertür die Insassen. Bei Hamburgs größtem BMW-Händler zeigt man sich ratlos: „Da können wir nichts machen. Das ist normal.“ Das finden wir ganz und gar nicht. Bei der Konkurrenz versucht man zumindest, durch Nachstellen der Türscharniere dem Übel abzuhelfen. Aber auch das hilft nicht. Schließlich greift

man zur großen Lösung: Ein komplett neuer Dichtungssatz wird installiert, die Tür erneut justiert – und siehe da: Die Geräusche treten fortan nicht mehr auf.

10. August 1987: Der 735i läuft und läuft, hat inzwischen die 40 000-Kilometer-Marke erreicht. Das bleibt nicht ohne Folgen: Der erste Reifensatz ist am Ende. Der Uniroyal-Erstausstattung folgt ein Satz Dunlop D40 – und dann das große Staunen. „Was habt ihr denn da für Reifen gekauft?“ heißt es im Fahrtenbuch. „Weniger Komfort“ und „Schlechterer Geradeauslauf“ lauten die Urteile.

Keine Probleme gibt es mit der Elektronik, die im neuen Siebener reichlich vertreten ist. Bordcomputer, Zündung, Einspritzung – alles funktioniert nach wie vor einwandfrei. Als Schwachpunkt dagegen entpuppen sich bei Tachostand 49 761 die Bremsen. Dienstreisen werden nun mal meistens zügig abgewickelt, und zahlreiche Bremsungen aus hohen Geschwindigkeiten haben an den vorderen Bremsscheiben Haarrisse verursacht. Von Garantie will der BMW-Händler nichts wissen, statt dessen schickt er eine Rechnung über 572 Mark.

6. November 1987: Erneut sind die Bremsen am Ende. Zahlreiche Urlaubsfahrten und Dienstreisen über Alpen- und Pyrenäenpässe haben ihren Tribut gefordert: Die erst vor 25 000 Kilometern erneuerten Bremsscheiben an der Vorderachse sind ausgeglüht, die Scheiben an der Hinterachse sind eingelaufen. Die kläglichen Überreste zeugen zwar von harter Beanspruchung, doch ein schnelles Auto sollte auch gut bremsen können.

24. November 1987: Auf einer Dienstreise nach Süddeutschland kündigt sich größeres Ungemach an: Plötzlich steigt der Ölverbrauch sprunghaft an. Bei

Blättern Sie bitte um

Testwerte

Messungen bei km-Stand	5538	101 776
0–100 km/h	7,8 Sek.	7,9 Sek.
60–100 km/h im 4./5. Gang	9,6/13,0	9,3/13,1 Sek.
1 Kilometer mit steh. Start	28,4 Sek.	28,5 Sek.
Höchstgeschwindigkeit	237 km/h	239 km/h



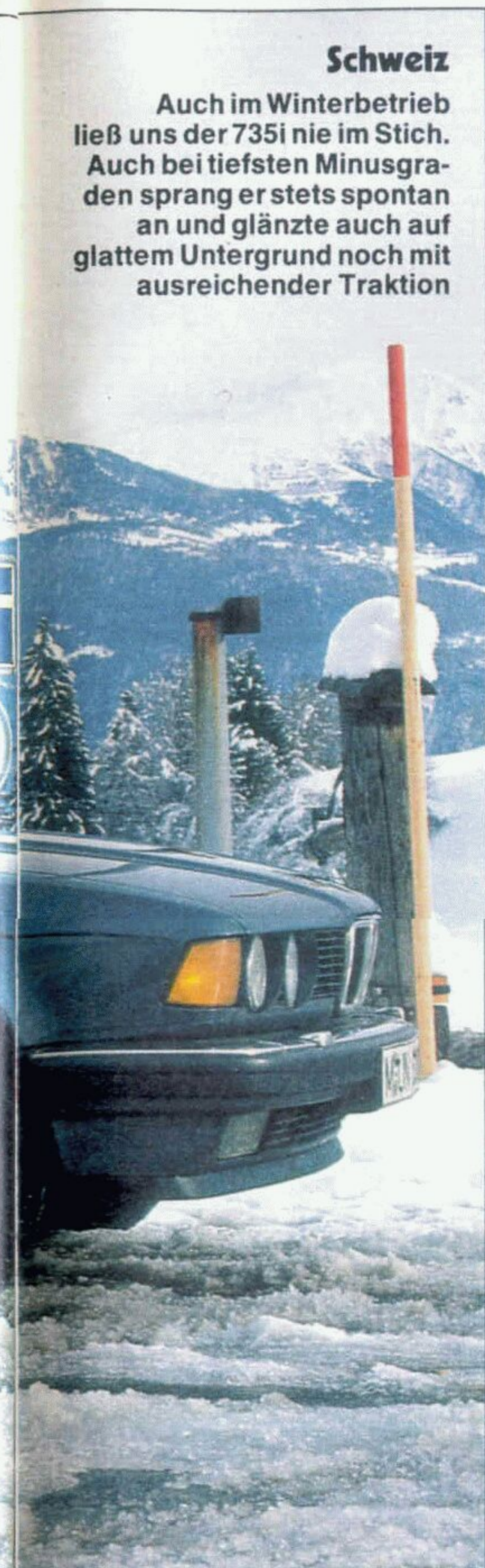
Qualitätsmängel zeigten sich zur Test-Halbzeit im Innenraum: Am Handschuhfach-Deckel (Foto) und im Bereich der Türinnenverkleidung löste sich der Bezugsstoff vom Untergrund. Seit Oktober 1987 werden andere Stoffe und Kleber verwendet

Technische Daten

Sechszylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, Hubraum 3430 ccm, Bohrung×Hub 92,0×86,0 mm, Verdichtungsverhältnis 9,2:1, Leistung 162 kW (220 PS) bei 5700/min, maximales Drehmoment 315 Nm bei 4000/min, elektronische Benzineinspritzung (Bosch Motronic), Fünfgang-Schaltgetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhängung rundum, vorne Federbeine, doppelte Querlenker, Druckstreben, Stabilisator, hinten Schraubenfedern, Schräglenker, Stabilisator, Kugelumlauflenkung mit Servounterstützung, Scheibenbremsen rundum, vorne innenbelüftet, Anti-Blockier-System (Bosch), Reifen 225/60 VR 15, Kofferrauminhalt 500 Liter, Leergewicht 1590 Kilogramm, Anhängelast 1600 Kilogramm, Tankinhalt 90 Liter.



Während sich das Radio (Becker Mexico) als höchst zuverlässig erwies und mit hervorragenden Klangeigenschaften beeindruckte, konnte der Bordcomputer nicht immer überzeugen. Gegen Ende des Tests überraschte er immer häufiger mit Falschmeldungen



Fotos: H. J. Müller, Matthias Nyary, Michael Specht

Schweiz

Auch im Winterbetrieb ließ uns der 735i nie im Stich. Auch bei tiefsten Minusgraden sprang er stets spontan an und glänzte auch auf glattem Untergrund noch mit ausreichender Traktion



Mit 500 Litern Kapazität ist der Kofferraum groß genug bemessen. Nur die hohe Ladekante stört

jedem Tanken wird fast ein Liter Schmierstoff fällig. Doch der Grund ist simpel: Eine Dichtung an einem Öldruckschlauch ist ihrer Aufgabe nicht mehr nachgekommen. Gleichzeitig wird das Schaltgestänge justiert, nachdem sich der erste Gang nur noch mit erheblichem Kraftaufwand einlegen ließ. Beide Reparaturen wurden auf Kulanz ausgeführt und werden laut BMW auch anderen Kunden nicht berechnet, da es sich hier um vom Werk anerkannte Mängel der ersten Serie handelt.

15. Dezember 1987: Der Wintereinbruch macht den Umbau auf Winterreifen erforderlich. Die ohnehin ungeliebten und inzwischen abgenutzten Dunlop-Pneus müssen Winterreifen vom Typ Pirelli M+S weichen, die den

Siebener auch auf schlüpfrigem Untergrund nicht allzu schlecht aussehen lassen. Schließlich sorgen auch 1590 Kilo Leergewicht schon für ausreichende Traktion.

Als weniger wintertauglich erweisen sich Elektrik und Elektronik im Dauertestwagen: Vor allem der Bordcomputer macht bei Kilometerstand 95 000 mit Falschaussagen zum Thema Außentemperatur und Reichweite von sich reden.

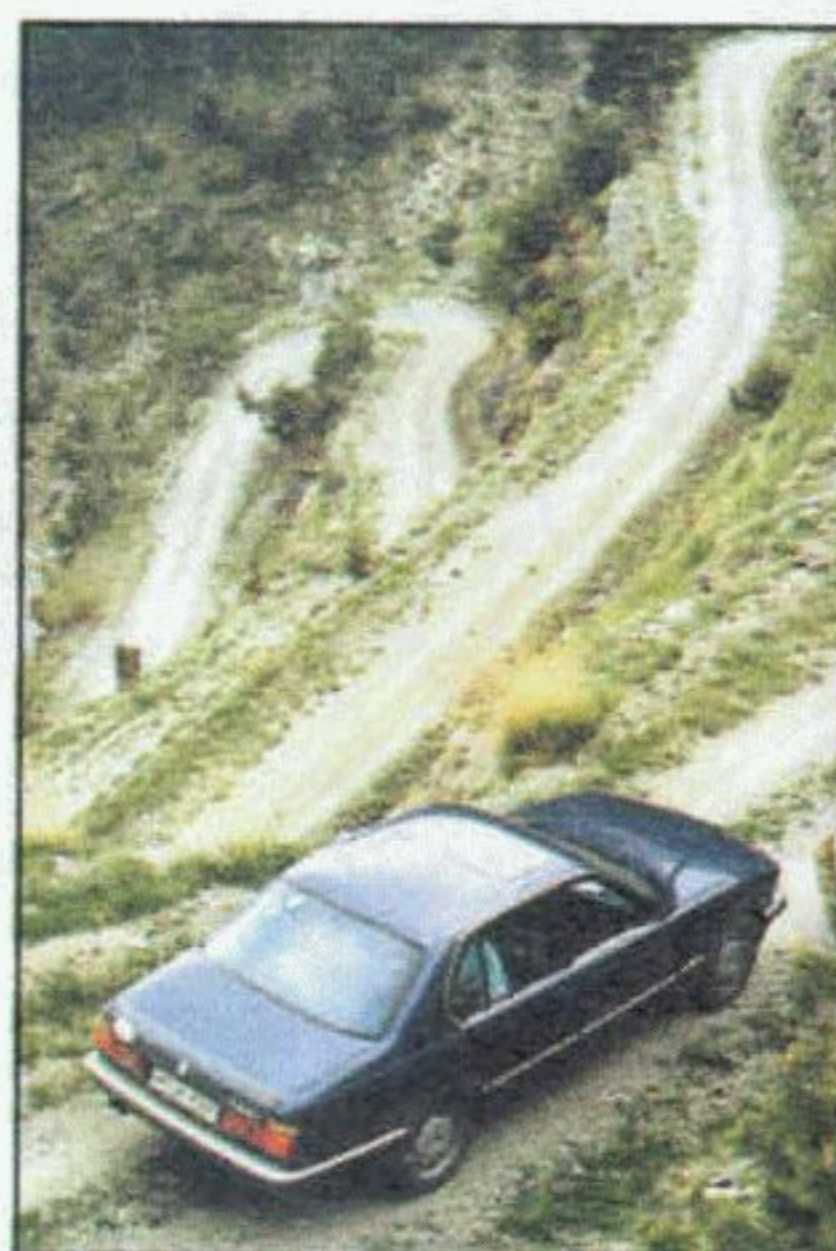
Doch das tut der Liebe keinen Abbruch. „Auch nach 100 000 Kilometern noch ein Genuß an Komfort und Laufkultur“, befindet ein Testredakteur, und „der Gedanke, daß dieses wunderbare Auto in seine Einzelteile zerlegt wird, schmerzt“, vermerkt ein anderer Kollege.

Doch das ändert nichts an der Notwendigkeit. Als der Siebener in der Hamburger BMW-Niederlassung demontiert wird, kommt der Augenblick der

Wahrheit: Wie hat sich das Bayern-Flaggschiff unter dem Blech geschlagen? Das Ergebnis finden Sie auf den Seiten 58 und 59, doch soviel soll hier schon gesagt werden: Der BMW 735i hat sich im 100 000-Kilometer-Marathon ebenso bewährt wie in den zahlreichen Einzel- und Vergleichstests, die bislang in Auto-Bild erschienen.

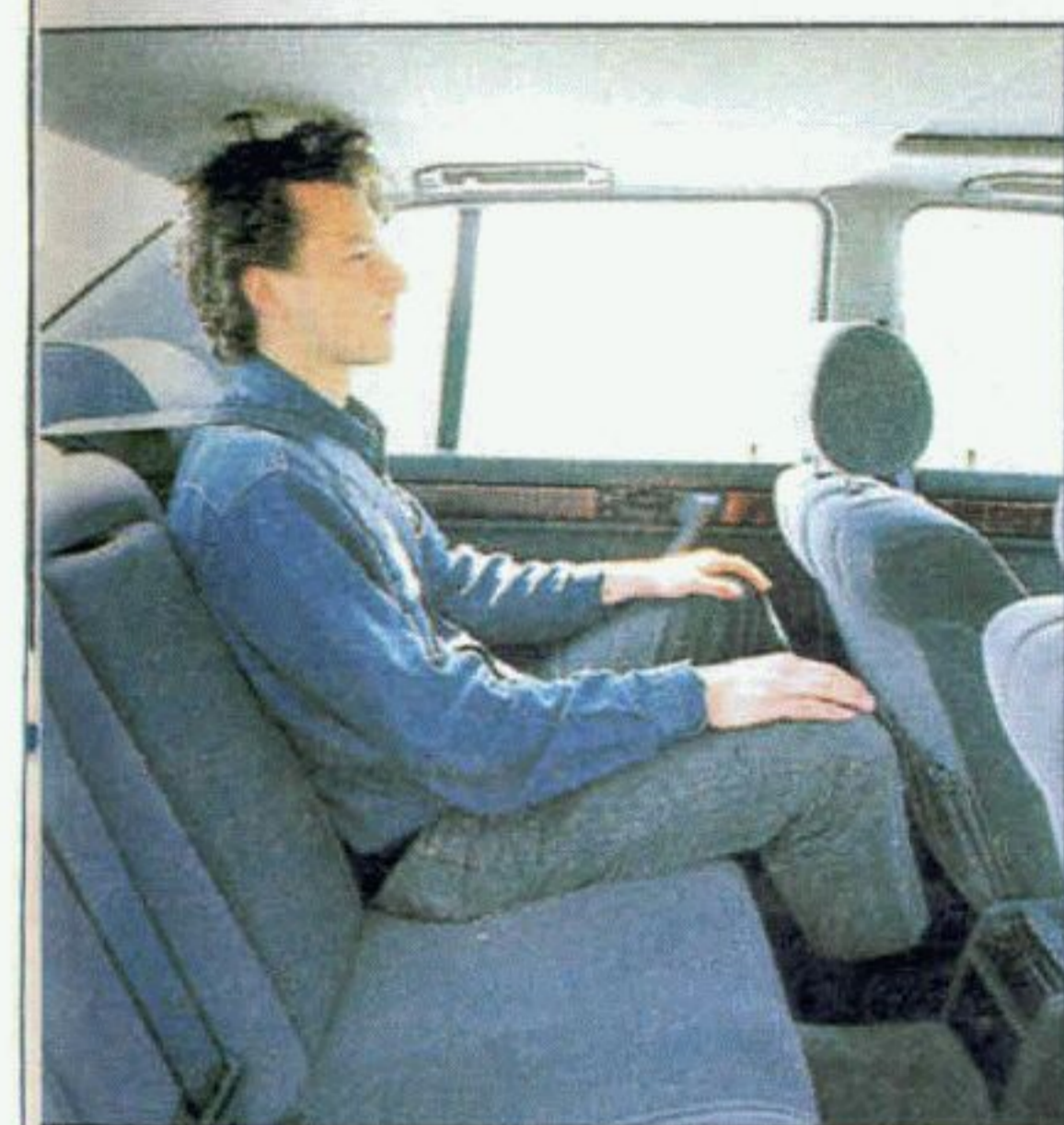
Und was die Qualität betrifft: Für ein fast neues Auto – unser Testwagen stammte noch aus der ersten Serie – hat sich der BMW hervorragend geschlagen, und die meisten im Dauertest aufgetretenen Probleme sind laut BMW inzwischen ausgeräumt (siehe Kasten auf der Seite 54).

So gesehen können wir nur dem zustimmen, was die BMW-Werber schon seit langem behaupten: Der neue Siebener ist tatsächlich der neue Maßstab in der Luxusklasse. ■

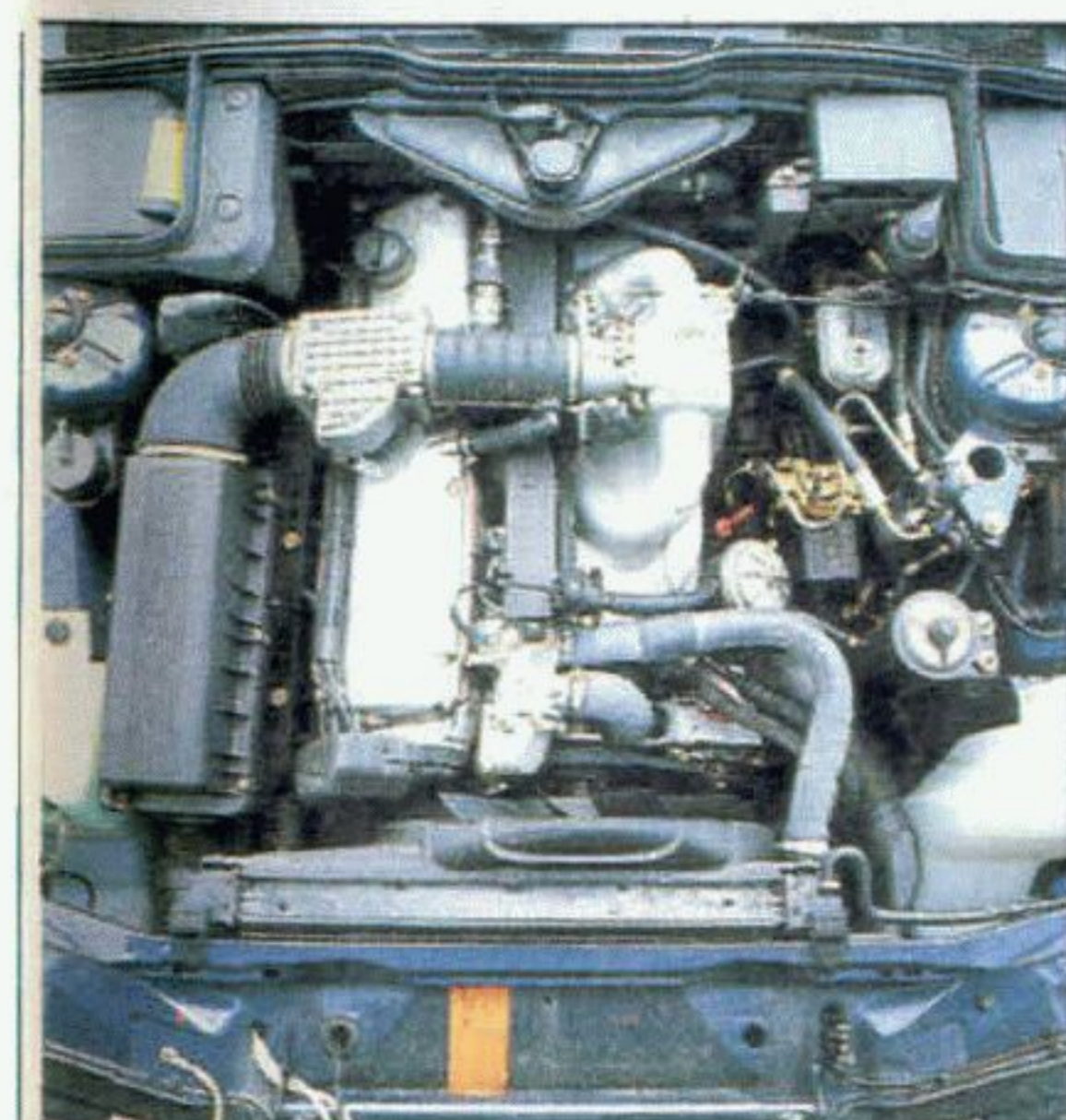


Auf dem Col de Tende lieferte der 735i sein Meisterstück in Sachen Handlichkeit

Selbst bei weit zurückgeschobenem Fahrersitz finden die Passagiere auf der Rückbank noch ausreichende Kniefreiheit vor. Die Ausformung der Sitzbank läßt auch lange Strecken nicht zur Qual werden. Nur bei Hinterbänklern mit Übergrößen kommt der Kopf in Berührung mit dem Dachhimmel



Der Sechszylindermotor überzeugte mit guter Laufkultur, hervorragender Elastizität, absoluter Zuverlässigkeit und angesichts der beachtlichen Fahrleistungen mit niedrigem Verbrauch. Vermerk im Fahrtenbuch: „Warum haben die eigentlich einen Zwölfzylinder gebaut?“



So hat BMW auf die Mängel reagiert

Die Probleme, die am Dauertestwagen auftraten, sind offenbar in München bereits bekannt. So wurde die Bremsanlage in Form von hitzefestere Scheiben sowie Belägen mit anderem Reibwert modifiziert. Daß hochwertige Materialien nicht immer für bessere Resultate sorgen, zeigt eine Änderung bei den Stoffen für die Innenverkleidung: Seit der Wollanteil gesenkt und der Synthetikanteil ver-

größert wurde, haften die Stoffe besser auf dem Untergrund.

Eine neue gedruckte Schaltung für das Innenleben des Tachometers soll für präzisere Angaben und geringere Anfälligkeit des Bordcomputers sorgen – und Probleme mit Windgeräuschen soll es dank tiefer in die Türrahmen eingearbeiteter Gummidichtungen in Zukunft auch nicht mehr geben.



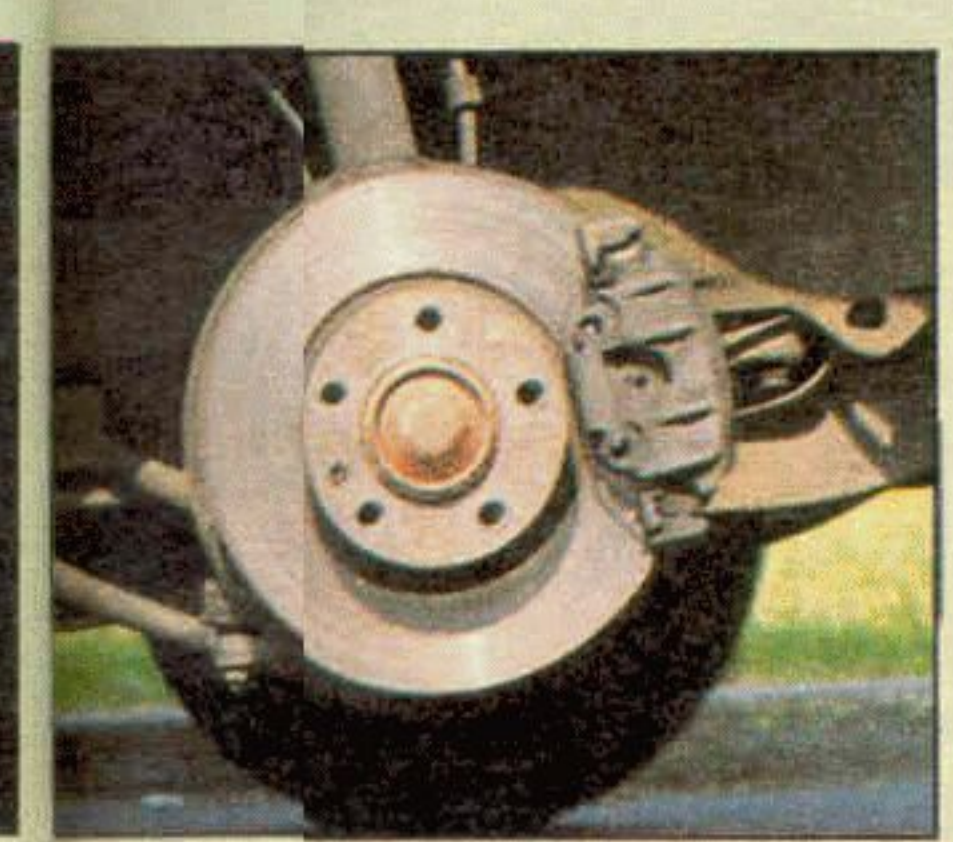
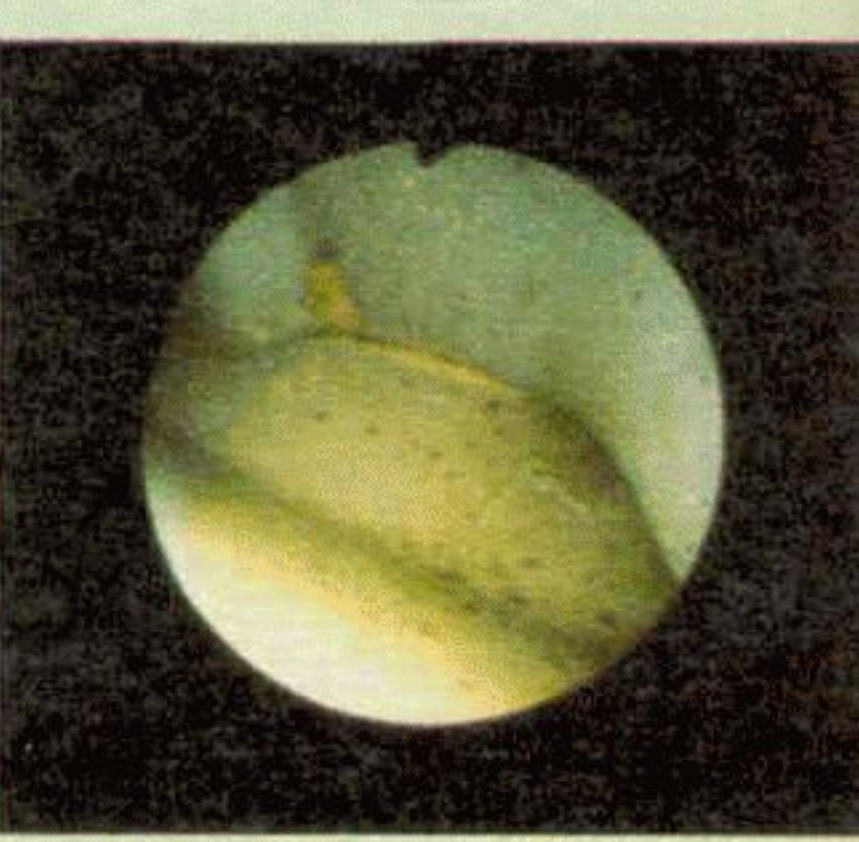
Hier geht es um Hundertstel



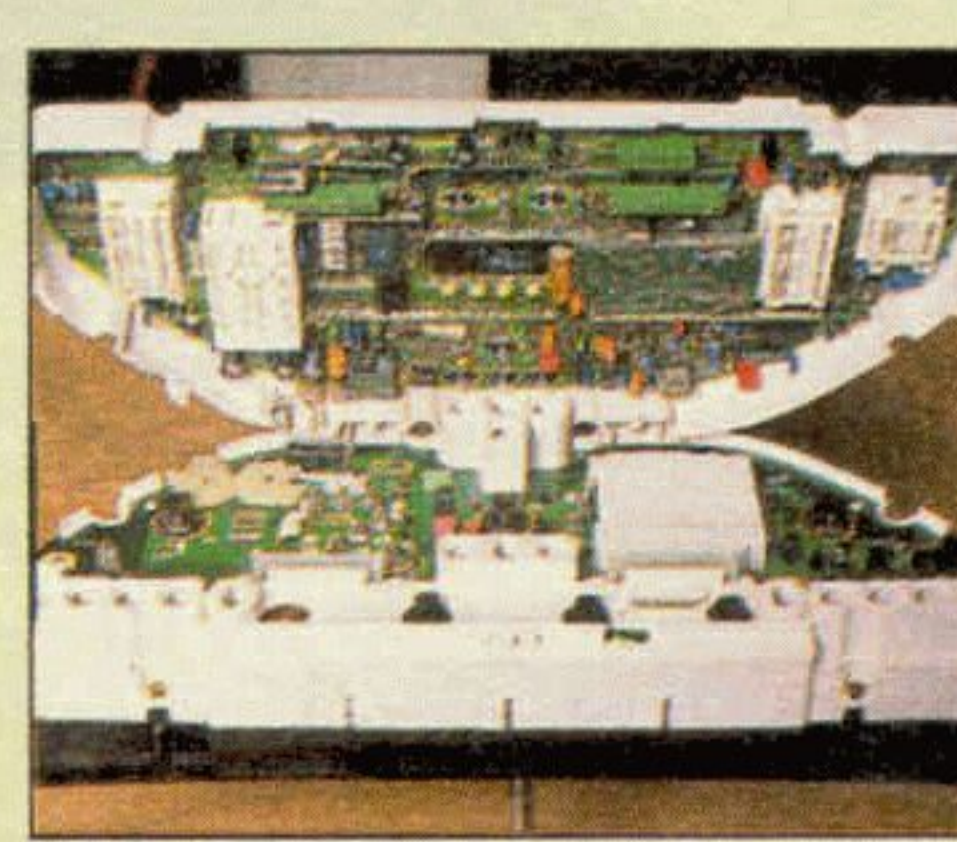
Bei der Vermessung des Motors ermittelten *Auto Bild*-Techniker Wolf Gudlat und BMW-Meister Lutz Herold einen Abrieb von weniger als 0,01 mm. Pleuel- und Kurbelwellen-Lager zeigten keine Abnutzung. Erfreulich sah es im Innenleben von Getriebe und Hinterachse aus. Die 102450 km haben kaum Verschleißspuren hinterlassen. Lediglich die Kupplung war am Ende, sie mußte erneuert werden.



Mit dem Olympus-Endoskop (links) läßt sich jeder auch noch so verwinkelte Hohlraum auf Rostbefall untersuchen. Blick in den linken Türschweller (rechts): Eine ausreichend dicke Konservierungsschicht gibt dem Rost keine Chance



Links: Der Schwachpunkt Bremse (Risse in den Bremsscheiben) wurde inzwischen überarbeitet. Rechts: Blick hinter die Tachokulisse. Bei der ersten Serie kam es zu Störungen in der Elektronik, der Bordcomputer spielte verrückt



Runde Summe: 100 000 Kilometer legte der 735i im *Auto Bild*-Marathon zurück