



Der neue BMW 7er präsentiert
sich wieder in gefälligerem Design
und mit eindrucksvoller Technik

REDUCE to the MAX



Weniger ist Mehr – oder doch andersherum?



Text: Cornelia Truckenbrodt

Es ist so: Du hältst den Schlüssel des neuen BMW 7er in der Hand. Und du willst fahren – die technischen Daten versprechen ein beeindruckendes Fahrerlebnis. Aber das äußere Erscheinungsbild lässt den Blick noch ein wenig verweilen. Von vorne: Die mittlerweile recht groß gewachsene, sehr aufrecht stehende Niere – das Erkennungszeichen von BMW – dominiert die Frontpartie und verleiht dem Fahrzeug eine gewisse „souveräne Präsenz“. Der seitliche Blick legt die von den Frontscheinwerfern abgehende Schulterlinie frei, sie lässt das Auto von hier aus leichtfüßiger und eleganter wirken als sein viel kritisierte Vorgänger. Wie zwei ungleiche Brüder: Der Ältere aus 2001 erscheint einem eher wie vom Typ „Rambo“ – der Newcomer nun eher von der Art „Musterschüler“ mit ordentlich gezogenem Seitenscheitel.



Weniger ist Mehr – oder doch andersherum? Genau betrachtet ist das Auto heutzutage eine sehr komplexe Einheit. Es ist Wohnzimmer, Mediacenter, Fortbewegungsmittel. Es muss beschleunigen, bremsen, bei Nacht genügend Licht geben, bei einem Unfall größtmögliche Sicherheit bieten, Transportbedürfnisse befriedigen, Komfort bieten (Federung, Fahrwerk). Tausende und Abertausende von Blechen, Schrauben, Federn, Muttern, Teilen und Elektronik, die zusammenarbeiten und harmonisieren sollen. Ein Spagat: Immer mehr Gewicht, immer mehr Leistung – aber, bitteschön, mit immer weniger Energieaufwand! Nur so wird es eine Zukunft für Luxusautos geben. Der neue 7er gibt Anlass zur Hoffnung für die Fangemeinde. Die Formel für den 7er: Weniger Gewicht durch neue Werkstofftechnologie plus einem 3-Liter-Diesellaggregat mit guten Manieren und einer Leistung von 180 kW (245 PS). Das Ergebnis: Nur 7,2 l/100 km Verbrauch – mit einem Tank kommt man erstaunliche 1100 km weit. Natürlich sind auch weiterhin Benzinmotoren im Angebot, ein Mild-Hybrid-Modell wird nachgeschoben.

Einsteigen bitte!

Der entscheidende Moment: Wird das Auto sofort eins mit mir? Back to the future: Im Innenraum fällt auf, dass der Schalthebel von der Lenksäule wieder zurück auf die Mittelkonsole gewandert ist – einfach sportlicher! Die Sitzverstellung ist wieder am Sitz, schon besser als im Vorgängermodell, am funktionalsten wäre sie an der Türe sichtbar untergebracht. Auch die Bedienkonsole ist wieder dem Fahrer zugewandt, früher immer als BMW-typisches, ergonomisches Plus angesehen, beim vorigen Siebener war sie geradeaus gerichtet. Mit großem Navigationsbildschirm und dem sogenannten iDrive in der Mittelkonsole, einem Drehknopf, mit dem man Funktionen wie Radio, Navi, Telefon und Entertainment (DVD) steuert, wird es zur souveränen Schaltzentrale. Dem iDrive ist nun auch die oft kritisierte komplizierte Bedienung abgewöhnt worden. Einige Grundfunktionen sind wieder per Knopfdruck aktivierbar.

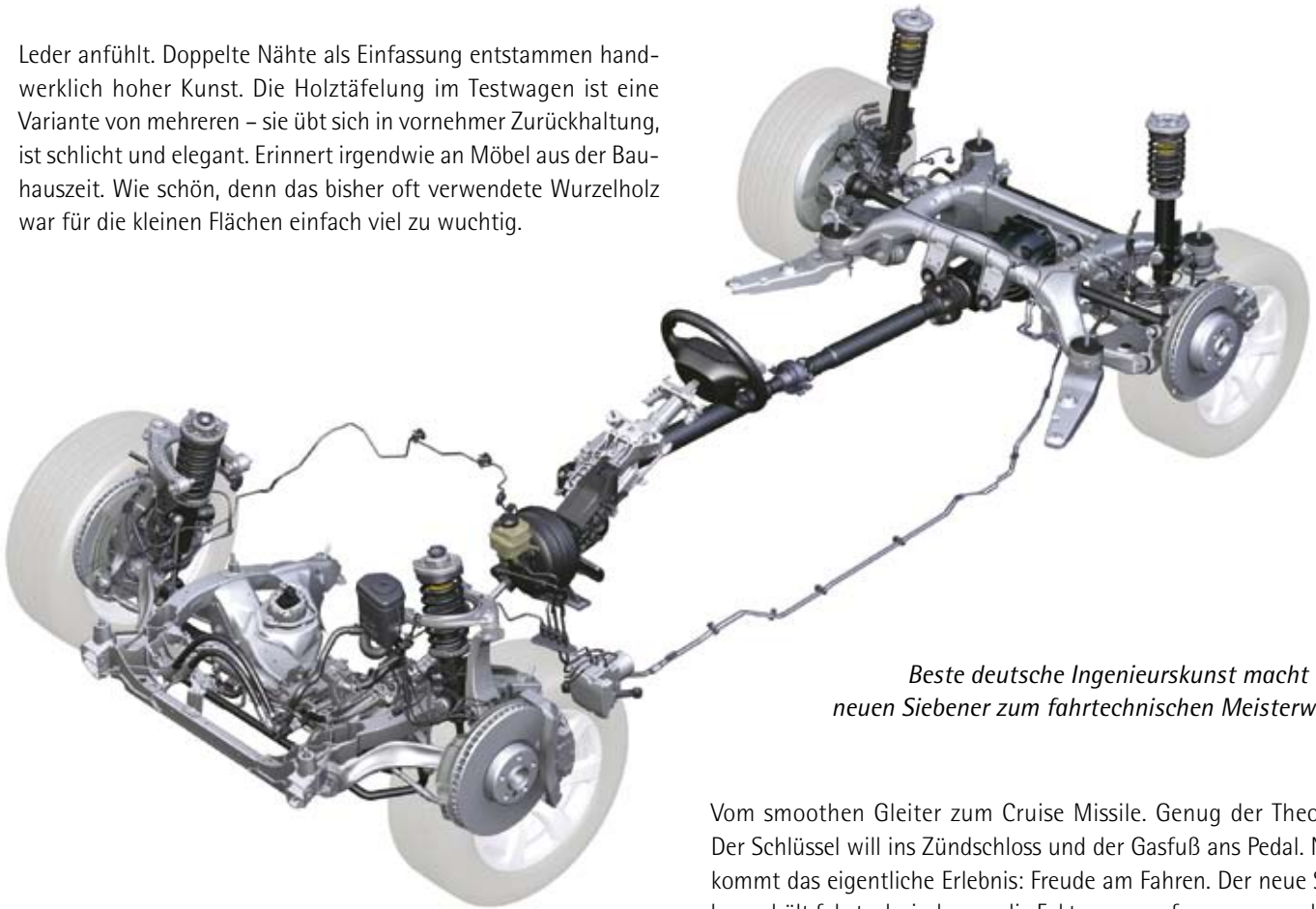


Cool: Wo Städte digitalisiert sind, baut sich ein dreidimensionales Bild als originalgetreue Darstellung auf – schauen Sie doch mal, ob Ihr Zuhause auch schon drin ist! Und supercool: Die „Black panel“-Technik. Von der Hightech-Unterhaltungselektronik abgucken, erscheinen nur die Anzeigen, die momentan gebraucht werden. Alles andere verschwindet in vornehm glänzendem Tiefschwarz. In Kombination mit einem Head-Up-Display, das die wichtigsten Informationen in die fahrerseitige Windschutzscheibe einblendet, kann man dem Navigationssystem auch Sprechverbot erteilen, wenn man seine Ruhe haben will – die Richtungspfeile befinden sich ja direkt im Blickfeld des Fahrers.

Lange erwartet, nun endlich da: Der Internetzugang im Auto! Der Datentransfer erfolgt über einen neuen, schnelleren Standard. Allerdings ist es im Siebener nur im Stillstand des Fahrzeuges aktiviert und die Eingabe mangels Touch Screen etwas beschwerlich. Weiterhin gibt es eine Fülle von weiteren fleißigen elektronischen Lieschen, die den Fahrer unterstützen, viele auf den neuerdings verstärkten Einsatz von Kameras basierend: Einparkhilfe, Nightvision zum Erkennen von Fußgängern, Connected Drive (Telematik- und Online-Dienste, bei Unfällen erfolgt automatischer Hilferuf), Spurwechselwarner, Sideview-System gegen den Toten Winkel, Tempomat mit Stop-and-Go-Funktion – zu viel, um es alles einzeln zu beschreiben.

Haptisches Erlebnis. Edle Materialien sind eine Freude. Im neuen Siebener setzte BMW den Hightech-Werkstoff Keramik für ausgewählte Bedienelemente ein. Das Material, das bislang nur bei exklusiven Mobiltelefonen oder anderen Hightech-Geräten zum Einsatz kam, wirkt durch eine hohe Materialdichte massiv, fühlt sich wunderbar kühl und gleichzeitig geschmeidig an. Auch das Armaturenbrett wirkt edel – selbst in der nicht aufpreispflichtigen Variante mit „Softskin“ Material, das sich weich wie

Leder anfühlt. Doppelte Nähte als Einfassung entstammen handwerklich hoher Kunst. Die Holztafelung im Testwagen ist eine Variante von mehreren – sie übt sich in vornehmer Zurückhaltung, ist schlicht und elegant. erinnert irgendwie an Möbel aus der Bauhauszeit. Wie schön, denn das bisher oft verwendete Wurzelholz war für die kleinen Flächen einfach viel zu wichtig.



Beste deutsche Ingenieurskunst macht den neuen Siebener zum fahrtechnischen Meisterwerk.

Vom smoothen Gleiter zum Cruise Missile. Genug der Theorie: Der Schlüssel will ins Zündschloss und der Gasfuß ans Pedal. Nun kommt das eigentliche Erlebnis: Freude am Fahren. Der neue Siebener hält fahrtechnisch, was die Fakten uns anfangs versprochen. Beeindruckend waren besonders die vier Fahrstufen und die daraus resultierenden unterschiedlichen Fahrerlebnisse. Für den geübten Fahrer wird aus dem 5,07 m langen, eben noch komfortabel gefederten Luxusliner in der Stufe „Sport“ oder „Sport +“ ein absolutes Fun-car, das auch Drifts problemlos handelbar macht. Auf der Teststrecke konnte Gas gegeben werden. Schließlich müssen wir ja einen Artikel schreiben ...

Möglich macht das alles beste deutsche Ingenieurskunst, die viele kunstvolle Abkürzungen kennt: ICM (Integrated Chassis Management), DSC (Dynamische Stabilitätskontrolle), DDC (Dynamische Dämpferkontrolle) – alles verknüpft mit einem neuen, Hochgeschwindigkeits-Datenübertragungssystem FlexRay.

Ein weiterer Helfershelfer ist die Integral-Aktivlenkung, die die Hinterräder mitlenken lässt. Bei niedrigen Geschwindigkeiten werden die Hinterräder entgegen dem Lenkwinkel der Vorderräder eingeschlagen. Dadurch verringert sich der Wendekreis je nach Geschwindigkeit um bis zu 70 Zentimeter. Bei höheren Geschwindigkeiten geht es dann im Gleichklang mit den Vorderrädern – alles andere hätte ja jetzt kontraproduktive Wirkung – „dynamische“ Richtungswechsel werden schneller, präziser und vor allem ohne die bekannte Nickbewegung ausgeführt.

Fazit: Der neue Siebener ist eine neue Generation, sowohl was Funktionalität als auch Fahrspaß und Bedienung anbelangt. Klar, denn die Konkurrenz von Audi und Mercedes geht mit ähnlichen Kalibern auf Kundenfang ...



BWM Group
Petuelring 130 · D-80809 München
Tel.: +49 (0)89 382 0

www.bmw.de

