



Neben dem weiten Radstand und der langgezogenen Motorhaube bestimmen vor allem der zurückversetzte Fahrgastraum und die flache Dachlinie das Karosseriedesign des neuen BMW 7er.

BMW 3ER UND 7ER REIHE: OPTIMIERT UND VOLLKOMMEN NEU

BMW feierte auf dem Automobilsalon in Paris die Premiere von zwei wichtigen Neuheiten des Modelljahres 2009: Die überarbeitete 3er Reihe ist nicht nur attraktiver und leistungsfähiger – sie ist auch sparsamer und glänzt als „best in class“ mit der niedrigsten CO₂-Emission. Der neue 7er verbindet höchste Fahrdynamik und Fahrfreude mit Stil, Komfort, Luxus und besonders umweltfreundlichen Motoren. Der 730d fährt jetzt kombiniert mit nur 7,2 Liter Diesel pro 100 Kilometer!

Darüber hinaus ließ BMW auf dem Pariser Automobilsalon mit den seriennahen Studien Concept X1 und Concept 7 Series Active Hybrid schon ins Modelljahr 2010 blicken. Der Concept X1 ist 4,46 Meter lang und damit knapp elf Zentimeter kürzer als der X3, steht aber eindeutig in der Tradition der anderen X-Modelle. Der Radstand des kompakten Allradlers auf Basis der

1er Baureihe beträgt 2,76 Meter. Zu den möglichen Motoren äußerte sich BMW noch nicht, hocheffiziente Triebwerke wurden jedoch bei der Präsentation durch Entwicklungs-Vorstand Dr. Klaus Draeger versprochen. Beim Concept 7 Active Hybrid ist der 300 kW/407 PS starke Achtzylinder des BMW 750i mit einem Elektromotor gekoppelt, der 15 kW/20 PS leistet

und bis zu 210 Nm Drehmoment entwickelt. Die Reduzierung der Verbrauchs- und Emissionswerte soll gegenüber einem vergleichbaren Benzin 15 Prozent betragen. Das Fahrzeug ist mit einem Lithium-Ionen-Akku, Bremsenergieerückgewinnung und Start/Stopp-Automatik sowie einer bedarfsgerechten Steuerung der Nebenaggregate ausgerüstet. Reiner Elektrobetrieb wird aber nicht möglich sein. Dieses Mild-Hybrid-Konzept ist im Rahmen von EfficientDynamics ein weiterer Schritt Richtung „Freude am Fahren mit noch niedrigerem Verbrauch“ und wird in der zweiten Jahreshälfte 2009 nicht nur in den großen Limousinen sondern auch im erst heuer gestarteten Sports Activity Vehicle BMW X6 verfügbar sein.

Unverändertes 3er-Grundkonzept

Die fünfte Generation der 3er Reihe legte bereits im Frühjahr 2005 die Messlatte in den Disziplinen Design,

Fahrdynamik, Sicherheit und Fahrerorientierung noch ein Stück höher als zuvor. Unverändert misst die Karosserie der Limousine in der Höhe 1,42 Meter, in der Länge 4,52 Meter und in der Breite 1,82 Meter. Zum Platzangebot für fünf Passagiere kommt das Kofferraumvolumen von 460 Liter. Die vierte Generation des 3er Touring ist seit dem Herbst 2005 nahezu jeder Transportaufgabe gewachsen. Der Basis-Laderaum misst ebenfalls 460 Liter und enthält viele praktische Details. Wird die im Verhältnis 40:60 teilbare Lehne umgeklappt, stehen über einem nahezu ebenen Boden 1.385 Liter Stauraum zur Verfügung. Die Heckscheibe lässt sich separat öffnen und dann gleitet die Gepäckraumabdeckung nach oben in eine bequeme Ladestellung. Kernstück des optionalen Gepäckraum-Pakets ist ein wendebare Ladeboden mit abwaschbarer Kunststoffplane auf der Rückseite, die sich schützend

Auto der Woche

über Laderaumteppich und Stoßfänger legen lässt.

Außen und innen neue Akzente

Die BMW-typischen Coronaringe der Doppelrundscheinwerfer können jetzt mit optionalen Bi-Xenon-Scheinwerfern als Tagfahrlicht genutzt werden. Die Außenspiegel mit vergrößertem Sichtfeld haben zwei markante Charakterlinien. Über dem neu gestalteten Heckstoßfänger zeigen zwei geteilte Rückleuchten in LED-Technik nun die gewohnte L-Form. Beim verbesserten Bedienkonzept iDrive ermöglichen Direktwahltasten neben dem Controller den spontanen Wechsel zu den Funktionen CD, Radio, Telefon und Navigation. Zusätzlich wird Spracheingabe unterstützt und das 8,8 Zoll große Controldisplay übertrifft mit hoher Auflösung und variabelm Layout alle bislang in dieser Klasse genutzten Grafikoberflächen. Zum Navigationssystem Professional gehört ein integrierter Festplattenspeicher mit 80 GB Kapazität, der einen besonders schnellen Zugriff auf das Kartenmaterial erlaubt und eine umfassende Musikdatei-Sammlung speichern kann. Dafür lassen sich CDs, ein

MP3-Player oder ein USB-Stick einsetzen. Mit BMW ConnectedDrive ist der erweiterte Notruf mit automatischer Ortung und weltweit erstmals die eingeschränkte Internet-Nutzung bei Stillstand des Fahrzeugs möglich. Die weiterentwickelte Heizungs- und Klimatisierungstechnik ist so leistungsfähig, dass innerhalb einer Minute die gesamte Innenraumluft dreimal komplett ausgetauscht werden kann.

Optimiertes Motorenangebot

Fünf Benziner und fünf Diesel – jeweils zwei Vier- und drei Sechszylinder – sind die umfangreichste Motorenauswahl im Segment. Das Leistungsspektrum reicht von 105 kW/143 PS (im 318i ab 28.000) bis 225 kW/306 PS im 335i, der in der Allradversion xDrive 44.450 Euro kostet. Mit der gleichen Basisleistung gibt es als Diesel den 318d ab 30.650 und an der Spitze der Preisliste steht der 210 kW/286 PS starke 335d für 44.850 Euro. Alle Motorvarianten sparen mit EfficientDynamics unter anderem durch Bremsenergie-Rückgewinnung, Start-Stopp-Automatik, Schaltpunktanzeige, elektromechanische Servolenkung, rollwiderstandsreduzierte Reifen und aktive

Kühlflütklappensteuerung. Neu ist der Dreiliter-Sechszylinder-Diesel im 330d ab 40.450 Euro. Seine Höchstleistung von 180 kW/245 PS und 520 Nm maximales Drehmoment ermöglichen die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 6,1 Sekunden und eine (elektronisch limitierte Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h). Dabei beträgt der Durchschnittsverbrauch nur 5,7 Liter je 100 Kilometer und der CO₂-Wert entsprechend 152 g/km. Mit Dieselpartikelfilter und Oxidationskatalysator werden die Grenzwerte der Abgasnorm EU 5 deutlich unterboten und mit der optionalen BluePerformance Technologie sogar die Voraussetzungen für die künftige Abgasnorm EU 6 erfüllt. Beim 320d xDrive ab 36.000 Euro wird erstmals das weiterentwickelte Allradsystem in der 3er Reihe mit einem Vierzylinder kombiniert. Alle genannten Preise gelten für die viertürige Stufenhecklimousine, der Touring kostet jeweils 1.650 Euro mehr.

Sportlichkeit in eleganter Form

Die weit nach vorn ragende BMW-Niere, große Doppelrundscheinwerfer unter beleuchteten „Augenbrauen“,

nach außen gerückte Nebellampen und das Chromband über dem unteren Lufteinlass betonen die auf 1,90 Meter angewachsene Breite des neuen 7er. Unter schmalen Schulterflächen reicht die Sickenlinie bis zum Heck und das ergibt mit den L-förmigen LED-Rückleuchten sowie dem unauffällig eingepassten Kofferraumdeckel zweifellos die schönste Ansicht. Bei nur 1,48 Meter Höhe, aber 5,07 Meter Länge in der Normal- und 5,21 Meter in der Langversion ergibt der längste Radstand im Segment der Luxuslimousine ein herausragendes Platzangebot. Für die große Reise genügen 500 Liter Kofferrauminhalt und für anspruchsvolle Zugarbeit 2,1 Tonnen Anhängelast.

Souveräne Interieur-Gestaltung

BMW-typische Fahrerorientierung weist das Cockpit auf. Auf einer Ebene liegen Instrumentenkombi und 10,2 Zoll großes Controldisplay mit einer Auflösung von 1280 x 480 Pixel. Damit ist die Darstellung detailgetreuer Grafiken oder kompletter Internetseiten möglich. Im Ruhezustand bildet das Instrumentendisplay eine schwarze Fläche und Ziffern oder Symbole wer-



Eine deutliche Betonung der Fahrzeugbreite kennzeichnet die Frontansicht von Limousine und Touring der neuen 3er Reihe.



Neu interpretieren die L-förmigen Heckleuchten jetzt die Fahrzeugenden von 3er Limousine und Touring.



Höher angesetzt und markanter modelliert prägt die Lichtkante des Seitenschwellers nun die Seitenansicht von 3er Limousine und Touring.



Hoch aufschwingend eröffnet die wagenbreite Heckklappe des 3er Touring über der tief heruntergezogenen Ladekante große Transportmöglichkeiten.

den erst bei Aktivierung sichtbar. Mit der gleichen Black-Panel-Technologie werden die Einstellungen der serienmäßigen Klimaautomatik dargestellt. Das optionale Head-Up-Display bildet wesentliche Informationen auf der Windschutzscheibe im Sichtfeld des Fahrers ab. Der elektronische Gangwahlschalter befindet sich in der Mittelkonsole und rechts daneben der Controller des weiterentwickelten iDrive mit zusätzlichen Direktwahltasten. Alles lässt sich nach kurzer Übung intuitiv bedienen. Der Rechner mit einer 80 GB-Platte ist selbst von umfangreichen Musikdateien, Spielfilmen für die Bildschirme der Fondpassagiere und Internetbetrieb nicht überfordert. Luxuriös und einladend ist das gesamte Interieur mit handwerklich perfekter Verarbeitung, Keramik für ausgewählte Bedienelemente und in den Türverkleidungen nach oben gerückten Zuziehgriffen.

Sechs- und Achtzylinder-Motoren

An den Triebwerken sparen die Bayerischen Motoren-Werke nicht! Besonders effizient ist der neuentwickelte Dreiliter-Reihensechszylinder-Dieselmotor mit 180 kW/245 PS und 540 Nm maximalem Drehmoment im 730d (ab 69.500 Euro). Mit Common-Rail-Direkteinspritzung und Piezo-Injektoren reichen durchschnittlich 7,2 Liter je 100 Kilometer. Bei einem CO₂-Ausstoß von 192 g/km wird mit Dieselpartikelfilter und Oxidationskatalysator die Abgasnorm EU 5 übererfüllt. Gleichzeitig sind der Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 in 7,2 Sekunden und 245 km/h Höchstgeschwindigkeit beste Diesel-Fahrleistungen. Noch etwas zügiger ist man im 740i (ab 75.500/82.500 Euro in Kurz-/Langversion) mit dem auf 240 kW/326 PS gesteigerten Dreiliter-Twin Turbo-Benziner unterwegs, dessen Durchschnittsverbrauch von 9,9 Litern um 12 Prozent reduziert wurde. Einen Zwölfzylinder wird es (voraussichtlich) im neuen 7er nicht mehr geben und so stellt der 4,4-Liter-V8-Motor des 750i mit 300 kW/407 PS und 600 Nm die Top-Motorisierung der Baureihe dar. Durchschnittlich 11,4 Liter je 100 Kilometer bedeuten drei Prozent geringeren Verbrauch bei einer Leistungssteigerung um 30 kW/41 PS. In 5,2 Sekunden wird aus dem Stand die Marke von 100 km/h erreicht und die Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h abgeregelt. Alle drei Triebwerke übertragen ihre Kraft per weiterentwickeltem Sechsgang-Automatikgetriebe mit betont sportlich ausgelegter Schaltcharakteristik.

Komfort und Dynamik kombiniert

Die neue Fahrwerkstechnik mit Doppelquerlenker-Vorderachse und Integral-V-Hinterachse verbindet herausragenden Aufbau- und Abrollkomfort mit einzigartiger Agilität. Welches dieser Merkmale Priorität hat, kann über die Fahrdynamik-Control Taste auf der Mittelkonsole beeinflusst werden. In vier Stufen ist die Dynamische Dämpfer Control und die Dynamische Stabilitäts Control DSC zu verstellen. Zusätzlich lässt sich ein spezieller Traktionsmodus aktivieren, der das Anfahren auf glattem Untergrund erleichtert. Mit der Integral-Aktivlenkung als Weltpremiere werden je nach Fahrsituation nicht nur die Lenkkräfte und der Lenkwinkel an der Vorderachse, sondern auch der Lenkeinschlag der Hinterräder (bis maximal drei Grad) über einen Motor mit Spindeltrieb beeinflusst. Der Lenkeinschlag der Hinterräder erfolgt bei niedrigen Geschwindigkeiten gegen- und bei höheren gleichsinnig zu den Bewegungen der Vorderräder. Abrupte Lenkmänner und schnelle Richtungswechsel sind erleichtert und werden vor allem im Fond komfortabel wahrgenommen. Der Sicherheit dienen neben Front-/Becken-Thorax- und Kopfairbags auch serienmäßige Bi-Xenon-Scheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht und variabler Lichtverteilung. Konkurrenzlos präzise arbeitet das optionale Nachtsichtsystem Night Vision, der per Wärmebildkamera ein bewegtes Videobild von Menschen, Tieren oder anderen Objekten ins zentrale Controldisplay liefert. Stellt das System eine Gefährdung von Personen fest, wird der Fahrer zusätzlich gewarnt. Eine Warnung erfolgt auch auf Wunsch beim Verlassen der Fahrspur und beim Spurwechsel, wenn Radarsensoren am Heck Fahrzeuge im „toten Winkel“ erkennen. Schließlich kann in Kombination mit Navigationssystem und Spurverlassenswarnung eine Kamera im Bereich des Innen spiegels feststehende Beschilderungen am Straßenrand und variable Anzeigen von Schilderbrücken lesen, um dann gültige Geschwindigkeitsbegrenzungen im Instrumentenkombi oder im Head-Up Display anzuzeigen.

Karl Seiler

Fotos: BMW und Auto Reporter

... und nächste Woche im

Autohandel

DIE SECHSTE GENERATION: „DER BESTE GOLF ALLER ZEITEN“



An Cockpit, Bedienelementen und Sitzen im BMW 730d haben Selbstfahrer und Chauffeure ihre Freude.



Im großzügigen Fond des 750 Li stehen statt der Trennung der Plätze durch die vorgeklappte Mittelarmlehne auch elektrisch verstellbare Einzelsitze zur Wahl.



Von einem „normalen“ 7er unterschied sich der Concept 7 Active Hybrid in Paris äußerlich nur durch die Aufschrift Efficient Dynamics.



Hoch aufragend, aber noch durchaus gerundet und nicht kantig zeigt die Front des Concept X1 mit großen Nieren das neue BMW-Design.