Zeitlos faszinierend: 25 Jahre BMW 8er.

Zeitlos faszinierend: 25 Jahre BMW 8er.

Er war seiner Zeit weit voraus und wirkt bis heute alterslos, doch der Blick auf den Kalender lässt keinen Zweifel zu: 25 Jahre sind vergangen, seit der BMW 8er erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Anlässlich des Jubiläums traf sich am vergangenen Wochenende die internationale Fangemeinde in der bayerischen Heimat des BMW 8er, um die gemeinsame Begeisterung für das exklusive Luxus-Coupé der Marke unter anderem mit einer spektakulären Parade für 120 Fahrzeuge am Stammsitz der BMW Group zu feiern.
In einer Gemeinschaftsaktion des BMW 8er Clubs 8er.org (The international 8 series community) mit dem ClubE31 Worldwide Owners Group e.V. und unterstützt vom BMW Clubs International Office besichtigten die rund 260 Teilnehmer aus 20 Nationen zum Auftakt ihres Treffens das BMW Werk Dingolfing, in dem der BMW 8er von 1989 bis 1999 produziert wurde. Zweiter Höhepunkt des Wochenendes war die Zusammenkunft der Clubmitglieder und ihrer Fahrzeuge auf dem Gelände des BMW Museums und des BMW Hochhauses in München zum gemeinsamen Fototermin. In der nach Außenlackierungen "gefächerten" Aufstellung boten die dort versammelten BMW 8er ein imposantes Bild und eine zusätzliche Attraktion für die Besucher des BMW Museums und der benachbarten BMW Welt.
Im ClubE31 Worldwide Owners Group e.V. sind weltweit mehr als 2 000 Besitzer und Fans des BMW 8er zusammengeschlossen. Zu den Aktivitäten des Clubs gehören regelmäßige nationale und internationale Treffen sowie ein reger Erfahrungsaustausch einschließlich der Unterstützung bei der Beschaffung von Ersatzteilen und der Vermittlung von Knowhow im Zusammenhang mit der Pflege und Unterhaltung der im Besitz der Mitglieder befindlichen Fahrzeuge. Zum Treffen in Dingolfing und München reisten unter anderem Enthusiasten aus den USA, Island und Neuseeland an. Außergewöhnlich lange Anreisen im eigenen Fahrzeug absolvierten insbesondere mehrere Clubmitglieder aus Spanien, die mehr als 1 800 beziehungsweise fast 2 500 Kilometer zurücklegten, um das Jubiläum des BMW 8er zu feiern.
Der BMW 8er gehört zu den Meilensteinen in der bis in die 1930er-Jahre zurück reichenden Geschichte der BMW Coupés. Die avantgardistische Eleganz seines Designs, überragende Performance-Eigenschaften, eine außergewöhnliche Fülle von Innovationen und exklusiver Luxus waren die Merkmale, mit denen das unter dem Typkürzel E31 vollkommen neu konzipierte Modell zum Vorstoß in das Segment der weltweit edelsten Sportcoupés antrat. Der auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) des Jahres 1989 in Frankfurt präsentierte BMW 850i galt daher als Demonstration der Entwicklungskompetenz des Münchner Herstellers, denn er bot neben einer neuartigen Designlinie auch eine unvergleichliche Vielzahl an technologischen Details, die erstmals in einem Automobil zum Einsatz kamen. In der Gestaltung der keilförmigen Karosserie, bei der vor allem die lange und flache Motorhaube mit den darin versenkbaren Scheinwerfern, die fließende Linienführung, der Verzicht auf B-Säulen und der steile Heckabschluss ins Auge fielen, kamen die Dynamik und die Eleganz des neuen Coupés gleichermaßen zum Ausdruck.
Darüber hinaus war der BMW 850i nach der zwei Jahre zuvor eingeführten Luxuslimousine BMW 750i das zweite deutsche Automobil der Nachkriegszeit, das von einem Zwölfzylinder-Motor angetrieben wurde. Das 5,0 Liter große Triebwerk mobilisierte 220 kW/300 PS sowie ein maximales Drehmoment von 450 Newtonmetern und beschleunigte den 1 790 Kilogramm schweren 2+2-Sitzer in 6,8 Sekunden von null auf 100 km/h.
Für die Kraftübertragung auf die Hinterräder standen wahlweise ein eigens für den BMW 850i entwickeltes Sechsgang-Handschaltgetriebe oder ein Viergang-Automatikgetriebe zur Verfügung. Außerdem absolvierte die wegweisende Integral-Hinterachse mit Fünf-Lenker-Aufhängung ihre Premiere im Luxus-Coupé. Die Automatische Stabilitäts- und Traktionsregelung (ASC+T), die geschwindigkeitsabhängige Lenkkraftunterstützung und die ab Frühjahr 1990 optional angebotene Elektronische Dämpfer Control (EDC) waren weitere Details, die zu den charakteristischen Fahreigenschaften des BMW 8er beitrugen. In der Fachpresse wurde der BMW 850i als "Coupé wie Samt und Seide" und als "ideale Symbiose aus Kraft und Komfort" vorgestellt. Das Fachmagazin "auto, motor und sport" hielt nach dem ersten Test fest: "BMW zieht beim 850i alle High-Tech-Register, um den Spitzenplatz zu erreichen." Und über die Fahrwerkstechnik des BMW 8er urteilte "Auto Bild": "Man muss sie erlebt haben, sonst glaubt man es nicht. Am besten in schnellen Autobahnkurven: Bodenwellen, Betonfugen - was in anderen Autos zu schlagartigen Adrenalinstößen führt, lässt den 850i-Fahrer völlig unbeeindruckt."
Weitere Neuerungen des BMW 8er waren das sitzintegrierte Gurtsystem, die elektrisch verstellbare Lenksäule mit Memory-Funktion, der automatisch abblendende Innenspiegel, die Zentralverriegelung mit Fernbedienung und ein besonders leistungsfähiger Bordcomputer. Für die Fahrzeugelektronik wurde erstmals ein Multiplex-System eingesetzt, bei dem die Datenübertragung mehrerer Systeme über eine gemeinsame Leitung für höhere Zuverlässigkeit bei reduziertem Gewicht sorgte. Sowohl die vorderen als auch die hinteren Seitenfenster des Luxus-Coupés waren vollständig versenkbar. Außerdem sorgte - auch dies ein Novum - das automatische Absenken und Anheben der vorderen Scheiben beim Öffnen beziehungsweise Schließen der jeweiligen Tür für eine verbesserte Abdichtung und damit für reduzierte Windgeräusche.
Im Modelljahr 1993 wurde das Antriebsportfolio um eine zweite Ausführung des Zwölfzylinders erweitert. Aus seinem auf 5,6 Liter vergrößerten Hubraum erzeugte der Motor des als BMW 850 CSi titulierten Topmodells 280 kW/381 PS und ein maximales Drehmoment von 550 Newtonmetern. Der Spurt auf Tempo 100 konnte nun in weniger als sechs Sekunden absolviert werden. Zur höheren Leistung erhielt der BMW 850 CSi ein neues Fahrdynamik-System, zu dem auch eine aktive Hinterachskinematik gehörte. In Abhängigkeit von der Geschwindigkeit und dem Lenkwinkel wurde dabei ein gleichsinniges Einschlagen der Hinterräder aktiviert, um die Fahrstabilität bei dynamischer Kurvenfahrt und plötzlichen Ausweichmanövern zu optimieren. Das elektrohydraulische System des BMW 8er war damit Vorläufer der heute für die Modelle der BMW 7er, BMW 6er und BMW 5er Reihe verfügbaren Integral-Aktivlenkung.
Parallel zum Start des BMW 850 CSi erhielt das bisherige Modell den neuen Namen BMW 850 Ci und zahlreiche Modifikationen im Detail. Die Serienausstattung umfasste nun einen Fahrer- und einen Beifahrerairbag, eine Infrarotfernbedienung und umklappbare Fondsitzlehnen. Optional wurde die Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control) angeboten, das Automatikgetriebe war nun mit einer adaptiven Steuerung versehen. Im Herbst 1994 folgte eine Wachablösung unter der Motorhaube. Der BMW 850Ci wurde nun von einem 5,4 Liter großen V12-Motor mit 240 kW/326 PS angetrieben, der mit einem neuen Fünfgang-Automatikgetriebe kombiniert werden konnte. Schon 1993 war zudem der BMW 840 Ci eingeführt worden. Sein 4,0 Liter großer V8-Motor leistete 210 kW/286 PS und ermöglichte so einen überaus sportlichen Einstieg in die Welt der Luxus-Coupés von BMW.
1995 inspirierte der BMW 8er den britischen Künstler David Hockney zu einem Beitrag zur Serie der BMW Art Cars. Der von ihm gestaltete BMW 850CSi symbolisierte eine künstlerische Form von Transparenz. Auf der Motorhaube stellte Hockney unter anderem stilisierte Ansaugstutzen dar. Auf der Tür sind die Silhouetten des Fahrers und der Lenksäule zu sehen - und auf dem Fondplatz "sitzt" dank entsprechender Bemalung der hinteren Seitenwand des Künstlers Dackel Stanley.
Bis zum Jahr 1999 wurden 30 621 Exemplare des BMW 8er gebaut, 24 davon entstanden in aufwendiger Handarbeit im südafrikanischen BMW Werk Rosslyn. Die dortige Montage war aus steuerlichen Gründen kosteneffizienter als der Import kompletter Fahrzeuge. Mehr als zwei Drittel aller produzierten Coupés waren Zwölfzylinder-Modelle, nur jedes sechste Fahrzeug wurde mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe ausgeliefert. Davon entfielen wiederum 1510 Exemplare auf das besonders leistungsstarke Topmodell BMW 850 CSi, das seinem sportlichen Charakter entsprechend ausschließlich mit Handschaltung zu haben war.
Im Rahmen ihrer Werksbesichtigung in Dingolfing konnten die Teilnehmer des BMW 8er Treffens auch einen spektakulären Prototypen des Luxus-Coupés in Augenschein nehmen. Die Einzelanfertigung einer High-Performance-Variante des BMW 8er war 1991 fertiggestellt worden und wies einen komplett neu entwickelten Zwölfzylinder-Motor mit rund 550 PS, eine präzise darauf abgestimmte Fahrwerkstechnik und spezifische Karosseriemerkmale mit optimierten Luftführungs- und Aerodynamikeigenschaften auf. Der gemeinsam von der BMW Motorsport GmbH und der BMW Technik GmbH entwickelte Supersportwagen wurde als Technologie- und Innovationsträger genutzt. So diente beispielsweise sein Motor als Basis für das V12-Triebwerk des legendären Mc Laren F1.

BMW Group
Petuelring 130
80788 München
Deutschland
Telefon: +49 (089) 382 - 0
Mail: bmwgroup.customerservice@bmwgroup.com
URL: http://www.bmwgroup.de
<img src="http://www.pressrelations.de/new/pmcounter.cfm?n_pinr_=566539" width="1" height="1">

Pressekontakt

BMW Group

80788 München

bmwgroup.de
bmwgroup.customerservice@bmwgroup.com

Firmenkontakt

BMW Group

80788 München

bmwgroup.de
bmwgroup.customerservice@bmwgroup.com

Drei Marken, ein Anspruch: immer noch besser zu werden. Dank unserer kompromisslosen Ausrichtung am Premiumgedanken und am Nachhaltigkeits-Prinzip begeistert die BMW Group heute weltweit mehr Menschen denn je.Wir stehen vor enormen Herausforderungen: Die Welt verändert sich mit hoher Geschwindigkeit. In vielen Ländern bleibt individuelle Mobilität im Fokus politischer Regulierung und nationaler Industriepolitik. Der Wertewandel in der Gesellschaft erfordert neue Mobilitätslösungen. Volatilität ist längst Teil unseres unternehmerischen Alltags. Die hohe Staatsverschuldung und die Euro-Krise verunsichern Märkte und Verbraucher.Mit der Strategie Number ONE richten wir die BMW Group in einem veränderten Umfeld auf Profitabilität und langfristige Wertsteigerung aus ? technologisch, strukturell und kulturell. Im Jahr 2007 haben wir damit die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft gestellt und setzen Maßnahmen in vier Säulen der Strategie um: Wachstum, Zukunft gestalten, Profitabilität und Zugang zu Technologien und Kunden.Unsere Aktivitäten sind dabei weiter auf die Premiumsegmente der internationalen Automobilmärkte ausgerichtet. Die strategische Zielsetzung reicht bis in das Jahr 2020 und ist klar definiert: Die BMW Group ist der weltweit führende Anbieter von Premium-Produkten und Premium-Dienstleistungen für individuelle Mobilität.