BMW 8er

Achtbare Leistung

Text: Sven Jürisch
Fotos: Jan-Christian Richter

Ja, ist er denn schon so alt? Mag man sich angesichts der fast 20 Jahre fragen, die der 8er von BMW bereits auf dem schönen Rücken hat. Und tatsächlich, das damals revolutionäre Design wirkt auch heute noch taufrisch und lässt Passanten den Kopf verdrehen. Dass der Traumwagen von einst derzeit noch für ein Handgeld zu haben ist, macht die Sache nur noch interessanter. Um zu verhindern, dass aus dem Traum ein Alptraum wird, haben wir die Coupé-Baureihe aus München genau unter die Lupe genommen.

Die langgestreckte Silhouette des über dem 7er angesiedelten Sportcoupés, interne Bezeichnung E31, machte Schluss mit der klassischen BMW-Linie. Der Mief des Barock anmutenden 6ers war mit einem Orkan aus dem Modellprogramm gepustet. Lediglich der Hofmeisterknick der C-Säule blieb erhalten. Ansonsten präsentierte sich das 4,7 Meter große 2+2-Coupé ganz im Stil der großen weiten Autowelt. Die beiden ausklappbaren Scheinwerfer, die unter einer gemeinsamen Streuscheibe Abblendlicht, Nebelleuchten (beide in Elopsidtechnik) und Fernlicht beherbergten, waren da nur eines von vielen Stil bildenden Elementen. Zur besonderen Erscheinung trugen auch die extrem flach abfallende Aluminiummotorhaube, die Integration der Doppelniere in den vorderen Stoßfänger und die ausgestellten Radhäuser bei. Doch auch im Detail war Design beim 8er niemals Selbstzweck, sondern bot handfeste technische Vorzüge, wie man an den gewichtsoptimierten Scharnieren der Motorhaube gut erkennen kann.

Motorisch machte der zunächst nur als 850i lieferbare Beau mit dem aus dem 7er stammenden 5,0 Liter großen V12-Zylinder-Motor (intern M70 genannt) eine gute Figur. Die spätere Hubraumerweiterung auf 5,4 Liter (M73 Motor ab 1994) brachte ein Leistungsplus von 26 PS. Gepaart mit dem anfangs 4-stufigen ZF Automaten, 6-Gang-Schaltgetriebe beim BMW 850i als Option, ergaben sich adäquate Fahrleistungen: 6,3 Sekunden auf 100 km/h und eine damals beeindruckende Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Trotz dieser Werte war der 8er mehr große Yacht, denn kleines Sportboot. Die schiere Größe, das Gewicht von 1,8 Tonnen und nicht zuletzt die Fahrwerksauslegung waren es denn auch, die schnell für Ernüchterung bei den Sportwagenfans sorgten. Der Achter war eher etwas für Sugar Daddies aus Übersee, als für die von Porsche und Co verwöhnte Sportwagenklientel aus Europa. Folglich ging der Absatz, nicht zuletzt aufgrund des üppigen Grundpreises von anfangs 140.000 DM, nach anfänglicher Euphorie dramatisch in die Knie.

Eine Veränderung der Situation erhoffte BMW sich durch die Einführung des sportiven Spitzenmodells 850CSi mit 380 PS und dem als Grundmodell lancierten 840i mit V8-Motor. Während von dem CSi bis Ende 1996 nur 1.510 Stück bei der M-GmbH getauften Sonderabteilung gebaut wurden hielt sich der Einstiegs Achter bis zum Schluss wacker. Mit einem modifizierten V8 (ab 1995 4,4 Liter) konnte er mit den annähernden gleichen Fahrleistungen wie der weiterhin erhältliche 850Ci aufwarten, ohne jedoch dessen Kostenniveau zu erreichen. Beide Achtzylindervarianten gehören heute zu den gesuchten Exemplaren, während der CSi ausschließlich etwas für den ambitionierten Sammler ist. Mit 20.072 Stück ist der 12-Zylinder das am weitesten verbreite Modell. In diesem Zusammenhang sei auf die Besonderheit hingewiesen, dass die Produktion des 850i und des Nachfolgers 850Ci zeitweise parallel stattfand, sodass auch 850Ci-Modelle mit dem alten M70-Motor (300 PS) vom Band liefen.

Youngtimer gesucht!

Mit dem BMW 850i präsentieren wir Ihnen nun den zweiten Beitrag unserer neuen Rubrik „Youngtimer“. Unsere Themenauswahl zielt stets auf besondere, seltene und einst exklusive Fahrzeuge ab, die heute günstig zu erwerben sind und – mit Blick auf die Zukunft – eine attraktive Investition darstellen.

Besitzen Sie vielleicht einen solchen Youngtimer und möchten Ihn bei Classic Driver zeigen? Dann bewerben Sie sich mit Ihrem Fahrzeug für eine der kommenden Youngtimer-Reportagen. Senden Sie uns einfach eine eMail (nicht größer als 5 MB) mit Bild und kurzer Beschreibung Ihres Youngtimers an editor@classicdriver.com. Wir sind gespannt auf Ihre Einsendung!

Technik und Wartung

Der 8er macht Angst. Die Vielzahl der im Innern sichtbaren Knöpfe und Hebel lassen bereits den Laien auf eine aufwändige Technik schließen. Doch was zunächst wie die klassische Geldvernichtungsmaschine aussieht, ist bei näherer Betrachtung weitgehend harmlos. Die beiden aus der Großserie bekannten 12- und 8-Zylinder gelten bis auf seltene Nockenwellenschäden beim V12 und lose Ölpumpenschrauben beim V8 als problemlose Aggregate. Laufleistungen von deutlich jenseits der 250.000 Kilometer sind eher die Regel, denn die Ausnahme. Bisweilen sorgen bei den Fahrzeugen mit herkömmlicher Zündanlage defekte Verteilerkappe oder korrodierte Zündkabel für Probleme. Nimmt der Zwölfender schlecht Gas an oder läuft mit leuchtender Selbstdiagnoselampe der EML (elektronischer Motorkontrolle) unrund, sind bisweilen die elektronischen Drosselklappen verharzt und wollen gereinigt werden. Streikende Luftmassenmesser und Lambdasonden sorgen bei den bis zu 20 Jahre alten Autos ebenfalls für Verdruss. Ersatz ist jedoch auch für den weniger geübten Schrauber kein Problem und kann in Eigenregie durchgeführt werden.

Weniger erfreulich hingegen ist das Kapitel Kraftübertragung. Wie auch andere Hersteller, griff BMW auf Produkte des Hauses ZF zurück. Die anfänglich vierstufigen und später fünfstufigen Automaten neigen zu Undichtigkeiten (Sichtkontrolle), verbrannten Kupplungen (Schaltqualität prüfen) und verschlissenen Ölpumpen. Sofern das Getriebe jedoch ordentlich schaltet, keine Geräusche von sich gibt und der Vorbesitzer einen von BMW nicht vorgeschriebenen Ölwechsel durchgeführt hat, kann aber auch in diesem Punkt Entwarnung gegeben werden. Die ebenfalls verwendeten Schaltgetriebe (neigen zu mechanischen Geräuschen) gelten wie der Rest des Antriebs als ausgereift, und zuverlässig.

Das Fahrwerk des Achter besteht aus damals gängigen Elementen der Fünfer und Siebener Baureihe und unterliegt normalem Verschleiß. Lediglich überbreite Räder oder brettharte Sportfahrwerke führen mitunter zu ausgeschlagenen Aufhängungselementen, die jedoch kostengünstig ersetzt werden können. Spezielles Augenmerk verlangt die bei den CSi-Modellen serienmäßige aktive Hinterradlenkung (AHK). Bei ihr lenken die Hinterräder über eine hoch komplizierte elektrohydraulische Verstellung in geringer Gradzahl mit und verbessern das Kurvenhandling nachhaltig. Da dieses System ausschließlich beim Achter zum Einsatz

gelangte, sind Ersatzteile unverhältnismäßig teuer. Das optionale elektronisch geregelte Dämpfungssystem (EDC) ist hingegen problemlos.

Die möglichen Mängel der aufwändig gegen Rost geschützten 8er Karosse liegen neben schlecht behobenen Vorschäden (insbesondere auf die saubere Passung der Motorhaube und Stoßstange achten) im Interieur. Aufgrund der Vielzahl von elektrischen Helferlein, kommt es mitunter zum Ausfall einzelner Bauteile, daher prüfe, wer sich ewig bindet. Gelegentlich sorgen die Matrixanzeigen der Kontrollanzeige im Bordcomputer ebenso für Verdruss, wie auch erblindete Displays von Radio oder Kombiinstrument. Ebenfalls vom Kupferwurm betroffen ist das Leitungsnetz des 8ers. So kommt es bisweilen zu Schäden an der Isolation der Plusleitung zur Lichtmaschine, was Kurzschlüsse verursachen kann. Reimportierte Fahrzeuge aus heißen Ländern können Risse im Armaturenbrett und faltige Dachhimmel aufweisen, deren Instandsetzung ins Geld geht.

Fazit und Kosten

Mit einer Gesamtzahl von rund 30.621 gebauten Fahrzeugen blieb der 8er deutlich hinter den Erwartungen des Herstellers zurück. Entsprechend rar macht sich das Coupé auf den Straßen, sodass gepflegte originale Exemplare, egal welche Motorisierung gewählt wurde, längst das untere Preissegment verlassen haben. Brauchbare Fahrzeuge mit rund 200.000 Kilometer sind um die 10.000 Euro erhältlich, wobei angesichts der Fahrzeugklasse ein Reparatur- und Wartungspolster von rund 3.000 Euro angebracht erscheint. Topfahrzeuge, wie unser mit 52.000 Kilometer nahezu jungfräuliches Fotofahrzeug der Firma Classic Youngtimer oder Sondermodelle der M-GmbH liegen preislich um die 15.000 bis 20.000 Euro. Tendenz steigend. Heute nicht nur aufgrund seines sonoren V8-Motorsounds besonders begehrt: Das damalige Einstiegsmodell, der 840 Ci. Generell gilt: Das teurere Auto ist meist der bessere Kauf. Dies zu finden, kann den Interessenten quer durch die Republik führen. Deshalb kann es sich lohnen, Kontakt zu dem von BMW anerkannten und sehr engagierten 8er-Club (www.clube31.de) aufzunehmen. Gerne helfen die Mitglieder bei Fragen zu einem möglicherweise hunderte Kilometer entfernt stehenden Fahrzeug. So lässt sich die ein oder andere vergebliche Reise vermeiden.

Anschaffungspreis:	ab 8.500 Euro (frühe 850i) bis 20.000 Euro (letzte Baujahre), Spezialversionen erzielen ein höheres Niveau

Steuer:	Die Fahrzeuge können durch Nachrüstsätze auf den Euro 2 Standard gebracht werden, so sie diesen nicht schon ab Werk erreichen. Die Kosten hierfür betragen: 850i und 850Ci: 240 Euro 850CSi: 740 Euro 840i und 840Ci: ohne Euro 2 können per Freigabe von BMW umgeschlüsselt werden
Versicherung:	Günstig zu versichern bspw. über Oldie Car Cover: Anfrage für Versicherungsangebot stellen
Durchschnittsverbrauch:	12-Zylinder: 15 bis 18 Liter 8-Zylinder: 12 bis 14 Liter
Empfohlene Reparaturrücklage:	3.000 Euro

Fotogalerie

CD I

BMW

1
2
3
M

CD 1

Galerie

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

BMW 8er

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-8er
© Classic Driver. All rights reserved.