

Bayerische Macho Werke



Wolfgang König testete jahrzehntelang für *auto motor und sport*. In Motor Klassik erinnert er sich an Tops und Flops und nimmt Stellung zur aktuellen Entwicklung. Diesmal: das machohafte Design aktueller und die wohltuende Zurückhaltung klassischer BMW.

ILLUSTRATION Franziska Moltenbrey // FOTOS Archiv



Sportlich, aber nicht aggressiv kommen der **BMW 633 CSi (E24)** und der **M5 (E28)** daher. Fast schon des Guten zu viel sind die dicken Backen des überaus dynamischen **M3 (E30)**



Wer weiß, vielleicht kommt er ja an, der Brutalismus im aktuellen BMW-Design. Womöglich sogar bei uns, auf heimischem Boden, nicht nur in China oder den USA. Was mich betrifft, so weckt der Anblick eines neuen 7er, M3 oder iX und dergleichen die Sehnsucht nach einer BMW-Vergangenheit, die äußerlich bescheidener auftrat. Und ohne das heute übliche Fratzengewitter, denn das wäre ehemals nicht einmal unter Föhninfluss diskussionsfähig gewesen. Mehr sein als scheinen war angesagt, Machoauftritt, Protz und Angebertum, das überließen die Bayern damals der Konkurrenz.

Es waren Autos wie der 6er vom Typ E24, geboren 1975, ein Entwurf von Ex-Mercedes-Designer Paul Bracq. Schlank und eher schlicht verzichtete das Coupé auf jegliche Exzesse und verkörperte die Markenwerte in Idealform. Und das auch innen: perfekte Ergonomie, gepaart mit schlichter Eleganz. Mithin das glatte Gegenteil zur Glitzer- und Flimmer-Welt in den Interieurs von heute. Dazu passte ein Fahrverhalten, unzensiert durch elektronische Aufpasser und Helferlein. Und authentisch, frei von Wünsch-dir-was-Menüs für's Fahrwerk. Das Auto gehorchte dir und keinem Computernetzwerk, und es belohnte den guten Fahrer.

Dynamisch, aber nicht krawallig, das war das Mantra dieser Jahre, und daran orientierten sich auch die turbolosen Reihen-sechszylinder jener Zeit, so wunderbar geschmeidig und lebhaft. Sie bieten ein Antriebserlebnis, das inzwischen weitgehend abgeschafft wurde.

Zu meinen Favoriten gehört auch die Baureihe E28, das ist der modernisierte Ur-5er. Besonders als 528i näherte sich diese Variante der (meiner) Idealvorstellung einer kompakten Sportlimousine. Eine von

eher subtilem Reiz, die auch im Alltag zu glänzen verstand. Sicher, neben der damals taufrischen Mercedes E-Klasse W 124 konnte einem das Äußere des BMW ziemlich verstaubt vorkommen. Aber praktisch war er, kompakt, herrlich übersichtlich und eben BMW-like, sprich: alles passte.

Bei auto motor und sport gastierte seinerzeit ein Exemplar über längere Zeit, streng genommen als Reifentestwagen, aber gern auch für profane Transportzwecke benutzt. Zu den Attraktionen zählte auch hier der Sechszylindermotor, noch zweiventilig und daher extrasahnig, dazu eine Agilität, die dem Mercedes abging, sowie das überarbeitete Fahrwerk. Wo das Heck des Vorgängers (E12) in Kurven vorwitzig das Weite suchte, benimmt sich der E28, zumindest als 528i, folgsam und höchst angenehm im Umgang.

M5 mit 286-PS-Sechszylinder

Die Hammer-Variante des E28 platzte so dann 1985 in die BMW-Welt, der erste M5, ein 5er, der seinen 3,5-Liter-Sechszylinder direkt aus dem BMW M1 bezog. Ein reinrassiges Sporttriebwerk mithin, 286 PS in einer Allerweltslimousine. Das war BMW vom Feinsten, gepaart mit maximalem Understatement, denn abgesehen von einem Heckspoilerchen sah dieser M5 total normal aus. Keinerlei Gesichtsfasching also, keine dicken Backen, kein gar nichts.

Noch etwas zeichnete den Über-BMW aus: Er begeisterte da, wo es darauf ankommt, nämlich im wirklichen Leben. Seine modernen Nachfolger brillieren dagegen gern auf der Nordschleife des Nür-



Der 750i (E32) mit V12 setzte neue Maßstäbe, plötzlich sah sich Mercedes stark unter Druck

burgrings, wo eher selten einer fährt, während sich diese Vorzüge auf realen Straßen erst weit jenseits von Gut und Böse zeigen. Wer diesen Ur-M5 kennenlernte, wird ihn nie vergessen.

Klassische BMW-Tugenden finden sich schließlich auch in der 3er-Reihe dieser Zeit, Baureihe E30. Sie kulminierten im 325i mit dem kleinen Sechszylinder vom Typ M20. Der säuselte noch feiner als die hubraumstärkeren Varianten (M30) im 5er und segnete das zierliche Auto (4,33 Meter lang, 1,65 schmal) mit Temperament und Charakter. Damit war er mir auf die Dauer sogar lieber als der Star der Baureihe, der erste M3. Sicher, dessen Talente in Sachen Handling und Temperament setzten Maßstäbe. Aber sein Vierzylinder aus der M-GmbH-Küche dröhnte einem den Kopf voll. Außerdem trug er optisch schon reichlich dick auf, den heutige Trend zum Beulenyoshi nahm er damit vorweg.

Dass BMW seinerzeit vieles richtig machte, beweist schließlich das Topmodell

aus München. 1986 erschien die zweite Auflage der 7er-Reihe, Typ E32. Und mit ihm als Konkurrenten musste sich ab sofort auch Mercedes ernste Sorgen machen. Mit frischem Design versprühte das Auto Status ohne Protz. Außerdem zeigte es sich im ersten Vergleichstest mit der Mercedes S-Klasse bei auto motor und sport geradezu unverschämt talentiert, denn der Platzhirsch aus Stuttgart musste sich nicht nur in der Fahrdynamik, sondern sogar im Fahrkomfort geschlagen geben. Und zwar mit Abstand. Für die Verantwortlichen bei Mercedes damals ein unerhörter Vorgang und für uns bei auto motor und sport eine Zeitenwende: Die beste Limousine der Oberklasse hieß ab sofort BMW.

Der Nachfolger (E38) setzte da noch eins drauf, bevor in der Oberklasse stilistisch und konzeptionell einiges aus dem Ruder lief. Und nicht nur bei den Topmodellen: Spätestens seit der neue Chefdesigner Chris Bangle sich der 3er- und 5er-Reihe annahm, war klar, dass BMW in eine neue Ära steuerte. Und da war von den zahlreichen Me-too-Kreationen in Tateinheit mit Frontantrieb und anderen Tabu-Brechern, wie sie heute die Modellpalette ausmachen, noch gar nicht die Rede.

Die letzten noch klassischen BMW? Da fällt mir zumindest die Antwort nicht sehr schwer: die 3er-Reihe vom Typ E46 (1998–2007), der 5er der Serie E39 (1995–2003) und der bereits erwähnte 7er (E38) – alles Autos, in denen du die Freude am Fahren noch auf eine eher ursprüngliche Art erlebst. Und so ganz ohne Drivingassist. Oder Soundengineering. ■