Zum 30. "Geburtstag" der 7er Reihe hat BMW eine Pressemeldung veröffentlicht:

BMW-Presse-Information
16. Juli 2007

Luxus und Eleganz: 30 Jahre BMW 7er Reihe.

München. Vor 30 Jahren bekam die Große Klasse von BMW einen Nachfolger, der zum Sinnbild für Luxus, Eleganz und Innovation wurde: der BMW 7er. Stilistisch geprägt durch den BMW Chefdesigner Paul Bracq, gelang BMW ein Wagen, der zwar größer als sein Vorgänger war, dabei aber nach wie vor über die BMW typische Dynamik verfügte.

Formal lehnte sich das, mit viel Raffinesse auf Understatement geschneiderte, Blechkleid in den wesentlichen Stilelementen an die BMW 6er Coupés an. Die flach abfallenden Motor- und Kofferraumhauben, die kurzen Überhänge und die niedrige Gürtellinie erlaubten den Insassen eine sehr gute Übersicht: die Glasfläche war gegenüber dem Vorgänger um elf Prozent größer. Auch in punkto Fahrwerkstechnologie und Sicherheit hatten die BMW Ingenieure die Konstruktion des Vormodells verändert. Neu waren die Vorderradführung mit Doppelgelenk-Federbeinachse, kleinerem Lenkrollradius und Bremsnick-ausgleich sowie die geschlossene Schalenbauweise des Hinterachsträgers, die sehr viel steifer war und einen besseren Korrosionsschutz bot. Wie die anderen Fahrzeuge des BMW Programms erhielten die 7er Modelle auch einen mittig angeordneten Überrollbügel. Durch zusätzliche Rundumverstärkungen am Dach und starke, tragende Säulen ergab sich so ein sehr großer Sicherheitsverband, der auch bei extremen Belastungen den Überlebensraum der Insassen sicherstellte.

Mit Einführung der BMW 7er Baureihe gab es nun im Verbund mit der 3er, 5er und 6er Baureihe eine komplette Modellfamilie, deren verschiedene Typen aufgrund ihres ähnlichen, aber dennoch markanten Designs, auf Anhieb als einander zugehörig auszumachen waren. „Die optische und technische Einheit aller Modellreihen ist hergestellt“, stellte auch der damalige Vertriebsvorstand Hans-Erdmann Schönbeck fest, „Die BMWs sind unbestreitbar wieder eine „Familie“ mit vielen Gemeinsamkeiten“.

Die Kunden konnten zunächst zwischen drei Modellen mit 2,8 Liter und 170 PS, 3,0 Liter mit 184 PS und 3,2 Liter mit 197 PS wählen. Die Grundpreise lagen bei 29.300 DM für den BMW

728 sowie 33.600 DM für den Typ 730. Noch einmal 5.000 DM drauflegen musste, wer das Topmodell 733i erwerben wollte.

Bereits beim BMW 728 umfasste die serienmäßige Ausstattung eine drehzahlabhängige Servolenkung, eine Diagonal-Zweikreisbremsanlage, innenbelüftete Bremsscheiben vorne sowie einen neu entwickelten hydraulischen Bremskraftverstärker, eine Verbundglas-Frontscheibe, Lenksäulen- und Sitzhöhenverstellung und einen elektrisch verstellbaren Außenspiegel. Mit dem BMW 730 wurde die so genannte Check-Control eingeführt, eine elektronische Abfrageeinheit zur Überprüfung der Niveaus von Motoröl, Bremsflüssigkeit, Kühlwasser und Scheibenwaschwasser, Funktionstüchtigkeit von Bremslicht und Rücklicht, ausreichenden Stärke der Bremsbeläge. Das Topmodell 733i wartete zusätzlich nicht nur mit einer Bosch L-Jetronic Einspritzanlage auf, sondern auch mit einer kontaktlosen Transistorzündung, einer Zentralverriegelung, wärmedämmendem Glas und einem Lederlenkrad.

Darüber hinaus gab es eine lange Liste an Sonderausstattungen, die der Kunde bestellen konnte, wenn er seinen BMW 7er nach seinem persönlichen Geschmack ausstatten wollte: Automatikgetriebe, Stahl-Schiebe-/Hebedach, Scheinwerfer Wisch-Wasch-Anlage, Klimaanlage, elektrische Fensterheber, Niveauregulierung für die Hinterachse, Metallic-Lackierung, Lederpolsterung und elektrisch getrennt verstellbare Einzelsitze hinten. Ergänzt wurde das Angebot der Sonderausstattungen durch „sportliche Extras“ wie Sperrdifferential, Leichtmetallfelgen und Leder-Sportlenkrad.

Der BMW 7er starteten äußerst erfolgreich am Markt. Auf der Hauptversammlung am 07.Juli 1977 stellte der Vorstandsvorsitzende Eberhard von Kuenheim fest: „Das Auftragsvolumen ist so unerwartet groß, dass das Dingolfinger Werk mit der Produktion kaum nachkommt“. Der Umsatz des Unternehmens war im vergangenen Jahr um 32 Prozent geklettert, BMW produzierte 24 Prozent mehr Autos und 10 Prozent mehr Motorräder. Der Aufwärtstrend setzte sich auch im ersten Halbjahr 1977 fort, so dass die Belegschaften wiederum mehrere Sonderschichten leisteten, um der großen Nachfrage besser nachzukommen. Damit die internationale Kundschaft das neue Flagschiff der Marke von Anfang an kaufen konnte, standen sehr früh auch die Rechtslenker Versionen zur Verfügung. Ab Juli wurden CKD Bausätze an das BMW Werk in Südafrika geliefert. Zudem begann im Dezember die Fertigung der US-Version des 733i für den so wichtigen nordamerikanischen Markt. Insgesamt wurden 1977 bereits knapp 20.000 BMW 7er gefertigt. Diese Zahl stieg im ersten vollen Produktionsjahr auf 35.745 Fahrzeuge an, blieb auch in den zwei Folgejahren bei über 35.000 Exemplaren. Damit war der BMW 7er erfolgreicher als jeder andere BMW seiner Klasse zuvor.

Bereits in diesen ersten Jahren kamen stetig weitere Sonderausstattungen hinzu: ab 1978 bot BMW zum Beispiel das Anti-Blockier-System (ABS) an. Ergänzend sollten eine Diebstahlwarnanlage, Fahrerspiegel und beheizte Türschlösser, Sitzheizung, Bordcomputer, Geschwindigkeitsregelung, Sonnenschutzrollos für die Heckscheibe und die Klimaautomatik das Fahren im BMW Spitzenmodell noch sicherer und angenehmer machen. Für den Geschäftsmann, der viel im Auto auf Reisen ist, wurde zudem der Einbau eines Autotelefons angeboten.

Ab Ende August 1979 wurden die großen Sechszylinder BMW ausschließlich mit Kraftstoff sparenden Einspritzmotoren angeboten. Der BMW 728i mit 184 PS ersetzte den Typ 728, der bisherige 733i wurde in 732i umbenannt. Während Hubraum und Leistung unverändert blieben, wurden die Überarbeitungen durch die neu entwickelte und erstmals serienmäßig verbaute digitale Motorelektronik ergänzt, bei der ein Mikrocomputer den für jeden Betriebszustand exakt erforderlichen Wert für Zündwinkel und Kraftstoffeinspritzmenge errechnete. Neu ins Programm kam der BMW 735i mit dem bereits aus dem 635CSi bekannten 3,5 Liter 218 PS-Motor.
Im Frühsommer 1980 ausgeliefert, konnte das neue Spitzenmodell der ersten 7er Reihe, der BMW 745i mit einem 252 PS starken abgasturbogeladenen Sechszylinder-Motor und serienmäßigem 3-Gang Automatikgetriebe dem ersten Kunden übergeben werden. Die Typbezeichnung entstand durch die damals im Motorsport übliche Formel für Turbofahrzeuge: der Hubraum multipliziert mit dem Faktor 1,4 ergab die Hubraumklasse, in der die Turbofahrzeuge zum Einsatz kamen. Für diesen BMW mit 3210cm³ Hubraum bedeutete diese Rechnung die Zahl 4494. Der 3,2-Liter-Turbo-Sechszylinder sorgte für Fahrleistungen, die im Limousinenbereich ihresgleichen suchten.

Außerhalb des offiziellen Verkaufsprogramms und deshalb auch von der Öffentlichkeit unbeachtet, wurde ab 1981 der BMW 725i mit dem 150 PS-Motor aus dem BMW 525i für Behörden angeboten. Diese hatten häufig bei der Bestellung von Dienstwagen eine Hubraumbegrenzung auf 2,5 Liter. Um diesem potentiellen Kundenkreis dennoch die Möglichkeit zu geben, ein Modell der 7er Reihe zu fahren, behalf man sich mit dem Einbau des bewährten Motors aus dem BMW 5er. Bis zum Serienauslauf im April 1986 wurde dieses Sondermodell 921 mal gefertigt. Ebenfalls vor allem für Behörden konzipiert, bot BMW ab 1981 den 7er in gepanzerter Ausführung als Sicherheitsfahrzeug an.

Im Zuge einer Modellüberarbeitung flossen ab September 1982 einige technische und optische Änderungen ein. Äußerlich wurde die für BMW typische Niere etwas flacher, der Lufteinlass im Kühlergrill kleiner und das Abschlussblech unter dem Stoßfänger geändert. Das Topmodell 745i verfügte ab 5/83 bei gleicher Leistung über einen Motor mit 3,4 Liter Hubraum sowie ein 4-Gang Automatikgetriebe. Neu im Angebot für den BMW 735i und 745i war ab Modelljahr 1983 die Lederausstattung Executive. Der Aufpreis dafür betrug 3.390 DM. Für das Modelljahr 1983 wurde für die BMW 7er ein elektronisch-hydraulisch gesteuertes 4-Gang Automatikgetriebe mit drei Fahrprogrammen angeboten (745i ab 7(83). Im Herbst darauf wurde die BMW 7er Reihe um zwei weitere luxuriöse Modelle ergänzt: den BMW 735i Highline und den 745i Highline mit besonders exklusiver Ausstattung.

Als im Juni 1986 die Produktion dieser Baureihe endete, waren 285.029 Exemplare gefertigt worden. Das beliebteste Modell war der Typ 728i mit 70.360 Einheiten, gefolgt vom 735i mit 60.818 Fahrzeugen. Allein 16.848 BMW 7er sind als CKD-Bausätze nach Südafrika geschickt worden. Dort konnte man auch den am stärksten motorisierten BMW 7er kaufen. Von der europäischen Öffentlichkeit praktisch unbemerkt, erschien Anfang 1984 ein spezieller 745i mit dem aus dem BMW M5 her bekannten M88/3 Saugmotor mit 4 Ventilen pro Zylinder. Die Leistung konnte mittels der L-Jetronic Einspritzanlage auf 290 PS gesteigert werden, für Vortrieb sorgte ein 5-Gang Sportgetriebe oder ein elektronisch-hydraulisch gesteuertes 4-Gang Automatikgetriebe mit drei Fahrprogrammen. BBS Mahle steuerte die Leichtmetallfelgen bei und Pirelli die bewährte P7-Bereifung in der Größe 205/55 bzw. 225/50. Technik und

Innenausstattung wurden von den europäischen BMW 7er Executive Modellen übernommen. Äußerlich erkennbar war dieses Modell durch die Nabenkappen mit dem alten BMW Motorsport Logo, im Innenraum wies nur das M mit den Motorsportstreifen im Tachometer auf das besondere Triebwerk unter der Haube hin. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 241 km/h war der südafrikanische BMW 745i nur unwesentlich langsamer als der fast 300 kg leichtere BMW M5. Bis Mai 1986 wurden lediglich 192 Einheiten dieser Rarität produziert.

Auch in den USA wurde eine besondere Variante der BMW 7er Reihe angeboten: der L7. Diese Modellbezeichnung ist selbst BMW Fachleuten meist nur aus der dritten 7er Generation bekannt, als dieser Typ mit verlängertem Radstand und eingefügtem Mittelteil für arabische und asiatische Märkte angeboten wurde. Aber im Herbst 1985 erschien ein Modell L7 auf dem amerikanischen Markt, bei dem das L für „Luxury“ stand. Dieser Typ entsprach in fast allen Details dem europäischen BMW 735i Highline, allerdings noch ergänzt um weitere serienmäßige Ausstattung wie Fahrerairbag, elektrisches Schiebedach, Klimaanlage und Sitzheizung.

Doch der BMW 7er stand nicht nur für Dynamik und Luxus, sondern immer auch für Innovation. So begann Anfang der 1980er Jahre ein zukunftsweisendes Experiment: In Zusammenarbeit mit der Deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt (DFVLR) wurden ein BMW 735i und ein 745i für den bivalenten Betrieb mit flüssigem Wasserstoff und Benzin umgerüstet. Das Unternehmen hatte schon damals erkannt, dass Wasserstoff besonders umweltfreundlich ist und langfristig gesehen als Sekundärenergieträger nahezu unbegrenzt verfügbar ist.