

JUBILÄUM





75 JAHRE AMS: HISTORISCHER TEST

BMW 850i (1990)

auto motor und sport fuhr 1990 den BMW 850i. Den Test für Heft 10/1990 verfasste der damalige auto motor und sport-Redakteur Götz Leyrer.

[Götz Leyrer](#)
10.06.2021

Im 850i, dem neuen Topmodell der Bayerischen Motoren Werke, konzentrieren sich Superlative der Automobiltechnik – vom Zwölfzylindermotor bis zum Sechsganggetriebe. Was kann das 135.000 Mark teure Coupé?



Nüchtern, klar und sachlich: Mit der Bedienung des 850i kommt man auf Antrieb zurecht.

Das Höchstgebot liegt auf dem Tisch, keiner bietet mehr. Auch wenn die BMW-Entwickler um Wolfgang Reitzle sparsam sind mit verbalen Superlativen – ein bisschen schwingt schon der Stolz mit, den Gipfel erreicht zu haben. Unter dem schlichten

Kürzel 850i verbirgt sich eine Demonstration des technisch Machbaren, eine elegante Verpackung all dessen, was gut und teuer ist.

Das +2 sollte man nicht allzu ernst nehmen

Die höchste Ziffer im BMW-Programm deutet zudem an, dass das neue Coupé den Siebener zur Basis hat, nicht die Mittelklasse wie die jetzt abgelösten Oldies der Sechser-Reihe. Aber die bekannten Dimensionen wurden dadurch nicht gesprengt, der 850i ist sogar etwas kürzer als das alte Coupé, dafür aber breiter und niedriger. Geblieben ist die 2+2-Konfiguration, wobei man allerdings das +2 nicht allzu ernst nehmen sollte. Die ausgeprägt schalenförmigen Sitzgelegenheiten hinten sind zwar keineswegs unbequem, aber die Vornsitzenden müssen noch nicht einmal besonders groß sein, um den Knieraum im Fond auf Null zu bringen. Im Grunde seiner Abmessungen ist der 850i also ein Zweisitzer mit dafür reichlicher Bewegungsfreiheit und einem großen (360 Liter), glattflächigen Kofferraum.



Die Rücksitze können nur bei weit nach vorn geschobenen Vordersitzen von Erwachsenen benutzt werden.

Ein wenig nüchtern ist das Interieur geraten, ganz ohne jenen Hauch von Luxus, den in dieser Preisklasse gern das Holz der Nussbaumwurzel beisteuert. Es dominiert die schlichte Funktionalität der Technik, mit übersichtlichen Bedienungshebeln und eher sparsamer Instrumentierung, die mit ihren ineinander verschränkten Skalen von Tacho und Drehzahlmesser sicher keine Verbesserung gegenüber bekannten BMW-Lösungen darstellt.

Windgeräusche bleiben gering

Und um gleich bei der Kritik zu bleiben: Die Sitze, mit integriertem Gurtsystem ganz auf der Höhe der Zeit, bieten nicht ganz das erwartete Komfortniveau. Ihre Sitzflächen sind zu kurz, die Polsterung vermittelt das Gefühl, mehr auf dem Sitz zu hocken anstatt behaglich von ihm umschlossen zu werden. Die vielfältigen elektrischen Verstellmöglichkeiten, auf Wunsch auch für das Lenkrad, sorgen allerdings für eine allen Figuren passende Sitzposition. Generell lässt der Ausstattungsumfang keine Wünsche offen, wobei hier vor allem die serienmäßige Klimaautomatik erwähnt werden soll, die nicht nur sehr wirkungsvoll, sondern auch leise und weitgehend zugfrei arbeitet. Die grundsätzlich starke Aufheizung des Innenraums bei Sonneneinstrahlung lässt sich damit befriedigend in den Griff bekommen.



Das Kurvenverhalten des 850i ist von ausgeprägter Gutmütigkeit.

Wie es sich für ein Coupé gehört, sind die rahmenlosen Seitenscheiben voll versenkbar, nach dem Schließen der Tür rutschen sie mit einem hörbaren Plop unter eine Führung am Dach, die ihre Position auch bei hohen Geschwindigkeiten fixiert. Auch bei weit über 200 km/h bleiben die Windgeräusche deshalb bemerkenswert gering. Man fühlt sich auf Antrieb zuhause in diesem BMW und erkennt kaum funktionelle Mängel. Störend sind allenfalls das Fehlen brauchbarer Ablagen neben dem zweistöckigen Handschuhfach und der mit variablem Anpressdruck arbeitende Wischer auf der Fahrerseite, der bei leichtem Nieselregen mit unangenehm schabenden Geräuschen über das Glas gleitet.

Dezentes Grummeln aus dem Motorraum

Das fällt umso mehr auf, als ansonsten eine akustische Fahrkultur geboten wird, die ihresgleichen sucht. Schon das Abrollgeräusch der breiten Reifen ist auf ein Minimum gedämpft – ein Übriges tut der aus dem 750i bekannte Zwölfzylindermotor, der im Coupé die einzig lieferbare Motorisierung darstellt. Er gibt sich im Ton eine Spur kerniger als in der Limousine, was durchaus beabsichtigt ist, denn

Autofahren bleibt nun einmal eine von subjektiven Empfindungen geprägte Angelegenheit, und das dezente Grummeln aus dem Motorraum unterstreicht zweifellos vorteilhaft das Gefühl von geschmeidiger Kraft, das dieser V12 vermittelt. Eindeutig positiv macht sich in diesem Zusammenhang bemerkbar, dass er im 850i erstmals mit einem handgeschalteten Getriebe kombiniert werden kann. Denn die mechanische Kraftübertragung verändert den Charakter der gesamten Antriebseinheit, das spontane, in den unteren Gängen fast schon giftige Ansprechen aufs Gas ist etwas, was auch die beste Automatik nicht zuwege bringt. Das Schaltgetriebe zeigt erst so richtig die konkurrenzlose Anpassungsfähigkeit des Zwölfzylinders, der selbst dann noch ruckfrei und rund läuft, wenn man im obersten Gang die Drehzahl bis auf weniger als 1.000/min abfallen lässt und dann Vollgas gibt.



Die Sitze mit integriertem Gurt sind elektrisch verstellbar, die Position der Kopfstützen passt sich automatisch an.

Die stupende Elastizität ist eine Klasse für sich – ebenso wie das seidige Hochdrehen bis zur Höchstdrehzahl von 6.000/min, mit einem Motorgeräusch, das nahezu unabhängig zu sein scheint von der gerade anliegenden Kurbelwellendrehzahl. Angesichts dieser ebenso starken wie kultivierten Antriebsquelle muss man sich natürlich fragen, ob für den vom 850i bestrichenen Geschwindigkeitsbereich sechs

Vorwärtsgänge nötig sind. Klare Antwort: Sie sind es natürlich nicht. Denn auch die sechste Fahrstufe ist hier als echter Fahrgang übersetzt, in dem auch die – elektronisch begrenzte – Höchstgeschwindigkeit erreicht wird.

300 PS und zwölf Zylinder

Daraus ergibt sich eine sehr enge Abstufung – mit dem Ergebnis, dass dem Fahrer im mittleren Geschwindigkeitsbereich immer mindestens drei passende Gänge zur Verfügung stehen, die sich in der Drehzahl wenig und im Motorgeräusch noch weniger unterscheiden. Wer also das Übersetzungsangebot ausnützt und auch auf der Landstraße den sechsten Gang nicht außer acht lässt, stellt schnell fest, dass er im 850i eine Schaltarbeit leistet, die gerade bei einem so hubraumstarken Motor ungewöhnlich und im Grunde auch unnötig ist. Nur fünf Gänge mit etwas weiterer Spreizung wären völlig ausreichend – das zeigt auch die Tatsache, dass man bei näherer Bekanntschaft mit dem BMW beim Hochschalten gern eine Fahrstufe überspringt. Der Zwölfzylinder nimmt das ganz gelassen und zieht anschließend so kräftig weiter, dass es eine Freude ist. Zum Lobe des Sechsganggetriebes muss allerdings gesagt werden, dass es hinsichtlich der Exaktheit der Schaltführung und des notwendigen Kraftaufwands beim Schalten wirklich keine Wünsche offenlässt.



In Verbindung mit dem Schaltgetriebe kommen die Qualitäten des V12-Motors erst so richtig zur Geltung.

300 PS und zwölf Zylinder zeigen im Übrigen, dass Überfluss etwas sehr Schönes sein kann. Weniger wegen der sehr guten Fahrleistungen (siehe Datenblatt) als wegen der Leichtigkeit, mit der sich der BMW bewegen lässt. Ob man nun ruhig dahinrollt oder das vorhandene Potential ausnutzt – stets ergibt sich der Eindruck, gelassen aus dem Vollen zu schöpfen, die Geschwindigkeit ohne Anstrengung der Verkehrssituation anpassen zu können. Allein daraus resultiert eine Souveränität, die den Fahrkomfort ganz in den Vordergrund stellt und eine Demonstration der Leistung überflüssig macht.

15,9 Liter im Schnitt

Die ziemlich konkurrenzlose Qualität dieses Antriebs muss, wie die Verbrauchswerte zeigen, noch nicht einmal besonders teuer bezahlt werden. Durchschnittlich 15,9 Liter/100 Kilometer im Test bei überwiegend schneller Fahrweise können sich sehen lassen angesichts der Fahrleistungen und des Gewichts des 850i – zumal es bei gleichmäßiger Autobahnfahrt mit Höchstgeschwindigkeiten um 180 km/h gut möglich ist, mit 13 bis 14 Liter/100 Kilometer auszukommen. Nur wer sehr schnell

fährt und die Gänge häufig ausdreht, muss mit Maximalwerten von über 20 Liter/100 Kilometer rechnen.

Technische Daten

Motor
Wassergekühlter Zwölfzylinder-V-Motor vom längs. Seibentoch geklagere Kurbelwelle, eine oberrandige Nockenwelle pro Zylinderreihe (Nockentrieb), Ventile über Schiebephebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt. Thermofastlösch getriebener Kühlerventilator. Elektronische Kraftstoffdosierung (Bosch Motronic 1.7). Benzinpumpen-Direktinjektor. Leistung 220 kW (300 PS) bei 5200/min, spez. Leistung 44,1 kW/l, (60,1 PS/l). Hubraum 4988 cm³. Bohrung × Hub 84,0 × 75,0 mm. Verdichtungsverhältnis 8,8:1. Maximales Drehmoment 450 Nm bei 4100/min. Mittlere Kolbenanschwindigkeit bei Nenndrehzahl 13,0 m/s. Ölbehälter Motor 7,5 l. Kühlsystemkapazität 12,0 l. Batterie 12 V/85 Ah. Drehstromlichtmaschine 1900 Watt.

Karosserie
Vierstufen Coupé mit zwei Türen. Luftwiderstandsbeiwert c_w 0,29. Seitenfläche A 2,06 m². Luftwiderstandsindex $c_w \times A$ 0,60. Sitzhöhe vorn/hinten 460/470 mm. Normsitzraum 500 mm. Wendekreis rechts/links 11,4/11,6 m. Lenkradurchmesser 385 mm. Tankinhalt 90 l. Leertgewicht 1841 kg. Gewichtverteilung vorn/hinten 53,1/46,9%, zulässiges Gesamtgewicht 2190 kg, Zuladung 349 kg, zulässige Achslast geteilt 1600 kg, ungeteilt 550 kg, Dachlast 75 kg.

Wartung
nach Intervallanalogie

Öl-Verbrauch
Bei 90 km/h 8,8 l/100 km
Bei 120 km/h 10,4 l/100 km
Stadtverkehr 19,8 l/100 km

Kraftübertragung
Hinterradantrieb, Sechsganggetriebe. Übersetzungen: I. 4,254, II. 2,534, III. 1,682, IV. 1,225, V. 1,000, VI. 0,821, R. 3,890. Achsantrieb 2,930:1. Geschwindigkeit bei 1000/min im VI. Gang 48,3 km/h.

Fahrwerk
Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Quereinlenk. McPherson-Federbeinen, hinten mit Doppelquerlenkern, Zweifeder, Schraubenfedern, Stoßdämpfer. Stabilisator vorn und hinten. Kugelaußenlenkung mit Servovorstärkung. Lenkübersetzung 15,4:1. 2/4 Lenkrahmenebenen. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten. Bremskraftbegrenzer. Antiblockiersystem (Bosch). Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Folgenreihe 775 x 16.

Ausstattung, Preise, Kosten

Grundpreis DM 135 800,-
Testwagenpreis DM 139 740,-

Serienausstattung
Antiblockiersystem, ASC (Automatische Stabilitäts-Control), Fahrerheber elektrisch betätigt, Geschwindigkeits-Regelanlage, Klimaanlage, Leichtmetallräder, Metallic-Lackierung, Sportfahrwerk, Servolenkung, Sitzverstellung vorn elektrisch, Wärmeschutzglas rufen, Zentralverriegelung.

Zustausstattung DM
Elektronische Dämpfer-Control 2500,-
Lenksäulenverstellung elektrisch* 830,-
Sitze in Nappaleider* 2500,-
Sitzheizung vorn* 570,-
Memoryschaltung Vordersitze* 840,-
* im Testwagenpreis enthalten

Steuer DM 13,20 pro 100 cm³ Hubraum DM 660,-

Hilfspflicht (Regionalklasse RS 2, 100 Prozent, Prämie jährlich) DM 1713,-

Teilkasko (Typklasse 40, Regionalklasse R 1, ohne Selbstbeteiligung) DM 1570,-

Vollkasko (Typklasse 33, Regionalklasse R 2, mit 550 Mark Selbstbeteiligung, 100 Prozent-Prämie) DM 3612,-

Test-Werte

Fahrleistungen
Beschleunigung
0-100 km/h 5,1 s
0-100 km/h 7,0 s
0-120 km/h 9,4 s
0-150 km/h 16,5 s
0-200 km/h 27,8 s
1 km mit stehendem Start 26,9 s

Elastizität
50-100 km/h (V. Gang) 9,4 s
80-120 km/h (VI. Gang) 11,9 s
Höchstgeschwindigkeit 254 km/h

Testverbrauch
Minimal 13,2 l/100 km
Maximal 20,3 l/100 km
Durchschnitt 15,9 l/100 km

Lenk- und Pedalkräfte
Lenkung im Stand 28 N
Lenkung bei Fahrt 22 N
Kupplungspedal 125 N
Gaspedal 24 N
Bremspedal kalt 330 N
Bremspedal warm 830 N

Bremsweg
aus 100 km/h kalt 44,4 m
(Verzögerung 8,7 m/s²)
aus 100 km/h warm 48,0 m
(Verzögerung 8,4 m/s²)

Innengeräusch
Standgeräusch 52 dB(A)
Bei 50 km/h 63 dB(A)
Bei 100 km/h 68 dB(A)
Bei 120 km/h 71 dB(A)
Bei 200 km/h 78 dB(A)

Die technischen Daten des BMW 850i.

Trotz dieses guten Ergebnisses freilich sei die Frage erlaubt, warum der Zwölfzylinder mit einer Verdichtung von 8,8:1 nach wie vor auf Normalbenzin ausgelegt ist. Mit einer Abstimmung auf Super nämlich könnte er noch effizienter arbeiten. Das hohe Komfortniveau, das im 850i auf der Antriebsseite vorhanden ist, wird noch unterstrichen durch eine vorzügliche Abstimmung des Fahrwerks, zu dessen Besonderheiten die neue Integral-Hinterachse mit fünf räumlich angeordneten Lenkern zählt.

Die Gutmütigkeit an sich

850i mit Schaltgetriebe erhalten grundsätzlich eine etwas straffere Abstimmung als die Automatik-Versionen, wobei die jeweils andere Auslegung aber auf Wunsch geliefert werden kann. Die sportliche Variante jedenfalls ist von seltener Güte – mit jener ausgewogenen Straffheit, die den bei einem sportlichen Auto wünschenswerten Fahrbahnkontakt vermittelt, aber Unebenheiten jeder Art ohne auffallende

Karosseriebewegungen ausbügelt. Vorherrschender Eindruck ist eine ausgeprägte Handlichkeit, die einen das hohe Gewicht vergessen und zusammen mit der exakten, leichtgängigen Lenkung auch auf winkligen Landstraßen eine bemerkenswerte Behendigkeit erkennen lässt. Der Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten ist ohne Tadel, in schnell gefahrenen Kurven bleibt der BMW die Gutmütigkeit an sich, indem er leicht untersteuernd über die Vorderräder schiebt, um sich beim Gaswegnehmen weich in die Kurve hineinzudrehen und dabei überschüssige Geschwindigkeit abzubauen.



Großer, glattflächiger Kofferraum mit reichhaltigem Bordwerkzeug guter Qualität im Deckel.

Eine Antriebsschlupfregelung ist serienmäßig und speziell auf nasser Fahrbahn zweifellos ein echter Sicherheitsgewinn, weil sie ungewolltes Übersteuern durch zu heftiges Gasgeben konsequent vermeidet. Und wer Spaß daran hat, das Fahrverhalten durch die Antriebskraft zu beeinflussen, kann sie mit einem Knopf auf der Mittelkonsole ausschalten.

FAZIT

Keine Frage: Das Zusammenspiel von Fahrsicherheit, Handling und Federungskomfort im 850i stellt wohl das derzeit

erreichbare Optimum dar. Dass das neue BMW-Coupé generell ein Höhepunkt der Automobilentwicklung ist, steht fest und ist auch nicht überraschend. Rund 30.000 Kunden haben den 850i schon bestellt, ohne einen Meter gefahren zu sein. Sie dürfen sich freuen, dass sie nichts falsch gemacht haben.