



# KOMMANDO

Das deutsche Luxuslimousinen-Duell erlebt nach 30 Jahren ein Comeback. Der große BMW, einst zweiter Sieger in den Disziplinen Verkaufserfolg und Vergleichstest, fordert als Rarität mit Charisma die längst verdiente Revanche.

**DER SIEBENER WIRKT VERRUCHT.** Außen ein knalliges Rubinrot, wie Nagellack von Chanel, innen tief schwarzes Velours, sündig wie Dessous von La Perla. Diese Farbkombination, die einst ein mutiger Unternehmer als Erstbesitzer des BMW 730 auswählte, ist so gar nicht chefmäßig oder businesslike.

Es war sicher schon in den abgefahrenen Siebzigern eine ungewöhnliche Wahl. Siebener für die Chefetage und für Vielfahrer-Freiberufler gaben sich meist diskreter. Ein zartes Resedagrün kleidete

sie überwiegend, ein seriöses Balticblau oder ein gedecktes Polarissilber. Weiß galt als Auslaufmodell – zarte, pastellige Metalltöne waren der letzte Schrei.

Der 350 SE wirkt brav. Sein Erstbesitzer, ein Neurologe aus Wuppertal, schätzte gediegenes Understatement. Classicweiß mit blauem Velours – das ist so wie heute Silber mit Schwarz, da kann man nichts falsch machen. Die Kombination Weiß mit Blau verströmt einen konservativen Marine-Look, keine Spur von Rotlicht-Milieu. Kess wirken nur das blau bezo-



# BRÜCKE

gene Instrumententablen und die Gepäcknetze im Fond.

Keine Frage, Blickfang für das prominierende Publikum am Rhein ist der schrille BMW. Die frühen Modelle mit der markanten Haifischmaul-Front und einer liebevoll in Blech eingebetteten Niere sind nahezu ausgestorben. Das Facelift ab 1982 mit aufgesetzter Niere nimmt dem Siebener den bösen, entschlossenen Gesichtsausdruck, degradiert ihn zum milde lächelnden Über-Pünfer. Der alltäglichere Mercedes 350 SE, den flüchtige

Auto-Laien gerade in schlichtem Weiß auch mal mit einem 123er verwechseln, erregt weit weniger Aufsehen.

Das ändert sich rasch bei den stets wiederkehrenden Fahrmanövern für die Fotofahrten, wenn Anfahren, Beschleunigen und das Einhalten eines bestimmten Tempos gefragt sind. Forsch bewegt von 350 SE-Fahrer Jürgen Kreuer intoniert der Achtzylinder sein eindrucksvolles Stakkato-Klangbild, dumpf grollend hebt der drehfreudige kleine Achtzylinder die 1,8 Tonnen schwere Limousine

vorn aus den Federn. Der Motor dreht hoch, die Dreigang-Automatik schaltet spät, aber eben wie stets unter Last – da bricht das wuchtige Klangbild beim Gangwechsel nicht plötzlich dürr zusammen wie beim Schalt-Modell. Dem autobegeisterten Zuschauer läuft dabei ein wohliger Schauer über den Rücken.

Dieses fulminante Spektakel schafft Carlos Plachetta mit seinem BMW 730 nicht ganz. In der Beschleunigung nicht minder kräftig, bäumt sich das Haifischmaul des Siebeners beim Anfahren be-



Wuchtiges Heck, große Fensterflächen. Die Linie des Siebener polarisiert. Die OZ-Räder im BMW-Alpina-Speichendesign sind nicht ganz original

drohlich auf. Doch der leise, vibrationsfreie Sechszylinder summt dabei einen harmlosen Bariton. Den bösen, bedrohlichen Achtzylinder-Sound kann er nicht, und das Achtzylinder-Prestige hat er nicht.

Das ist sein Stigma, bis heute. Denn trotz seines brillanten Sechszylinders, der in allen Kriterien dem weit aufwendigeren Doppel-Nockenwellen-Motor M 100 von Mercedes überlegen ist, blieb der erste Siebener ewiger Zweiter, in den Verkaufszahlen und in den Vergleichstests.

Denn für den gleichen Grundpreis des BMW 733i bekam man damals schon einen karg ausgestatteten 350 SE. Dabei hatte BMW für den ersten Siebener, der ähnlich wie der legendäre 502-Achtzylinder in den Fünfzigern die weißblaue Marke wieder weit nach vorn katapultieren sollte, einen fertig entwickelten Achtzylindermotor – ja sogar einen Zwölfzylinder, beide auf der Basis von M 10 und M 30, serienreif in der Schublade liegen. Doch die zweite Ölkrise von 1979 verei-

telte die Premiere. BMW traute sich nicht. Zudem gerieten die Motoren zu schwer und große Wagen deshalb zu kopflastig.

Man ruderte heftig zurück und pries in Anzeigen und Prospekten den Sechszylinder weiterhin „als die beste Lösung in puncto niedrigem spezifischem Verbrauch und Ausgeglichenheit der Massenkräfte und Massenmomente erster und zweiter Ordnung“.

Den Leistungsrückstand zu einem 450 SEL 6.9 sollte dann ab 1980 der auf-



Die frühen Siebener  
schwelgen noch  
hemmungslos  
in der Automode  
der siebziger Jahre.  
Aggressives Haifisch-  
Gesicht, üppiger  
Chromschmuck,  
grün getöntes Glas  
und das neuartige  
fahrerorientierte  
Cockpit mit drei  
Rundinstrumenten  
sind Zeichen der  
Zeit. Schwarzes  
Wollvelours mit  
Kopfstützen im Fond  
und veloursbezogene  
Türverkleidungen  
mit Echtholz-  
einlagen betonen  
den luxuriösen  
Charakter des 730.  
Ungewöhnlich ist  
1979 der Jahrhundert-  
Sechszylinder als  
Vergasermotor

## DATEN & FAKTEN

BMW 730, E 23, Baujahr 1979

**Motor:** Typ M 30, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Block aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, 7 Kurbelwellenlager, 12 Gegengewichte, Ölinhalt 7,5 Liter, eine obenliegende Nockenwelle, über Duplexkette angetrieben, halbkugelförmige Brennräume, V-förmig hängende Ventile über Kipphebel betätigt, Hubraum 2986 cm<sup>3</sup>, Bohrung x

Hub 89,0 x 80,0 mm, Leistung 184 PS bei 5800/min, max. Drehmoment 255 Nm bei 3500/min, Verdichtung 9:1, ein Doppel-Registervergaser Solex 4 A 1

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, a. W. Sperrdifferenzial, Getrag-Vierganggetriebe, auf Wunsch ZF-Dreigangautomatik, ab 2/79 Fünfganggetriebe optional

**Karosserie/Fahrwerk:** Selbsttragende

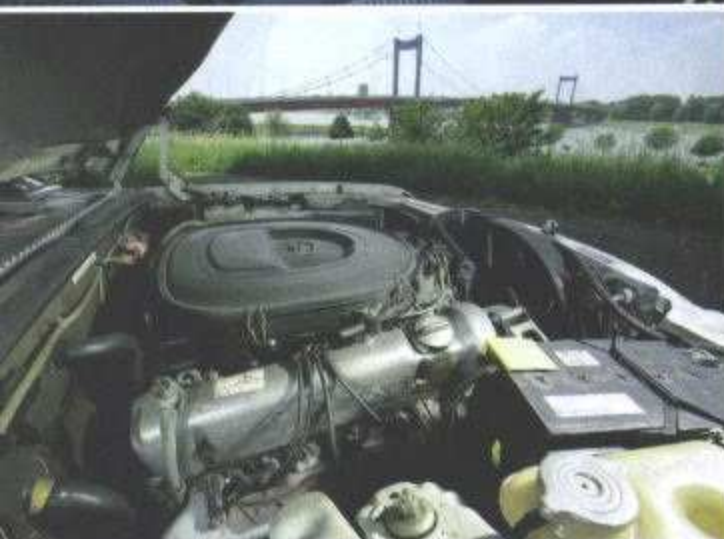
Ganzstahlkarosserie, vorn McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern (Doppelgelenk-Federbeinachse), Stabilisator, hinten Schräglenkerachse, Federbeine, Schraubenfedern, ZF-Kugelmutter-Hydraulenkung, vier Scheibenbremsen, Räder 6,5 J x 14, Reifen 205/70 HR 14

**Maße und Gewicht:** Länge 4860 mm, Breite 1800, Höhe 1430, Radstand 2795 mm,

Spurweite 1502/1516 mm, Gewicht 1680 kg, Tankinhalt 85-L

**Fahrleistungen und Verbrauch:** Spitze 200 km/h (Viergang), 0-100 km/h in 9,6 s, Verbrauch 13,8 L Super Plus auf 100 km

**Bauzeit und Stückzahl:** Alle 7er E23 S/1977 bis 5/1986 - 285 029 Exemplare; BMW 730 bis 8/1979 - 16 848 Stück; Neupreis BMW 730 (1979) - 35 500 Mark



Selbst die mercedes-typische Zurückhaltung konnte den 350 SE nicht vor modischen Einflüssen bewahren. Riesige Leuchten, die doppelte Stoßstangenzier und die mächtige Kühlerattrappe verkörpern Macht und Größe. Anders als beim BMW stimmen hier die Proportionen. Selbst der hoch drehende sowie temperamentvolle Achtzylinder musste ohne Drehzahlmesser auskommen. Gepäcknetze im Fond verschönern den Salon der S-Klasse. Spiegel, Lenkrad, Polster und Radkappen sind Elemente, die auch W 107 und W 123 trugen

## DATEN & FAKTEN

Mercedes-Benz 350 SE, W 116, Baujahr 1976

**Motor:** Typ M 116, wassergekühlter V8-Einspritzmotor, Zylinderwinkel 90 Grad, Block aus Grauguss, Zylinderköpfe aus Leichtmetall, 5 Kurbelwellenlager, Ölinhalt 7,5 Liter, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderbank, Antrieb über Duplexkette, parallele Ventile über Kipphebel betätigt, Hubraum 3499 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 92,5 x 65,8 mm, Leistung 195 PS bei 5500/min,

max. Drehmoment 277 Nm bei 4000/min, Verdichtung 9,5:1, Transistorzündung, Bosch-K-Jetronic-Einspritzung

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, a. W. Sperrdifferenzial, Vierganggetriebe oder Dreigang-Planetengetriebe mit Wandler

**Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn

Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Gummi-Zusatzfedern, Stabilisator. Hinten Schräglenkerachse, Schraubenfedern, Gummi-Zusatzfedern, Stabilisator. Servo-Kugelgaulenker, vier Scheibenbremsen, Räder 6,5 J x 14, Reifen 205/70 HR 74

**Maße und Gewicht:** Länge 4960 mm, Breite 1870 mm, Höhe 1425 mm, Radstand 2865 mm, Spur v./h. 1521 x 1505 mm,

Tankinhalt 96 Liter, Gewicht 1725 kg

**Fahrleistungen und Verbrauch:** Höchstgeschwindigkeit 205 km/h, 0 - 100 km/h in 10,8 s (Automatik), Verbrauch 17,5 Liter Super Plus auf 100 km

**Bauzeit und Stückzahl:** Alle Mercedes-Benz W 116 von 9/1972 bis 3/1980 - 373 035 Exemplare, davon 51 100 350 SE und 4266 350 SEL, Neupreis 350 SE 1976 - 36 400 DM



Harmonisch proportioniert und wie aus einem Guss zeigt sich der Mercedes. Die doppelten Stoßstangen sind ein Relikt von der großen Heckflosse

geladene 745i in etwa wettmachen. In seiner ersten Auflage als 3,2-Liter entwickelte er sich zum notorischen Säuer mit schlechten Manieren, heftigem Turboloch und kritischem Übersteuern im Grenzbereich. Einem handgeschalteten 730 mit Vergasermotor – man muss sich förmlich zwingen, das längst obligatorische „i“ in der Typenbezeichnung wegzulassen –, und 184 PS fährt der 350 SE nicht davon. Denn dessen behäbig schaltende Dreigang-Automatik nutzt das

hohe Drehzahlpotenzial von 6250/min nicht aus.

Ach übrigens, liebe Mercedes-Leute, ein Drehzahlmesser gehört zwingend zu einem Wagen dieser Klasse. Beide, Siebener und 116er sind heute noch schnelle und komfortable Reisewagen.

Auf der Autobahn liegt ihnen ein Dauertempo von 160 km/h. Verbrauch, Drehzahl und die Fahrgeräusche sind dabei so harmonisch im Einklang, dass kein schlechtes Gewissen aufkommt. Auf kur-

venreichen Landstraßen mit häufigen Lastwechseln schlägt vor allem die Stunde des BMW. Seine Handlichkeit ist trotz üppiger Außenmaße unerreicht.

Vorzüglich direkt reagiert die Doppelgelenk-Vorderachse mit McPherson-Federbeinen – kostbares Privileg des Siebeners –, auf plötzliche Richtungsänderungen. In schnell gefahrenen Kurven kündigt sich früh ein harmloses Übersteuern an, das sich mit einem leichten Zurücknehmen des für BMW-Gewohn-



Als zeitgenössisches Zubehör gilt der Bavaria-Schriftzug beim BMW 730



**„MEINE FRAU FÄHRT DEN 350 SE IM ALLTAG. ER IST HANDLICH, KRAFTVOLL UND SO WOHLTUEND ANDERS“**

Jürgen Kreuzer, 63, Unternehmensberater aus Wuppertal



**„ICH BIN MIT DER MARKE BMW AUFGEWACHSEN, ICH MAG DEN SIEBENER, HABE NOCH EINEN 745i“**

Carlos Plachetta, 33, Arzt aus Duisburg

heiten endlich einmal angenehm steil stehenden Lenkrads präzise korrigieren lässt. Die Schräglenkerhinterachse gehört längst zum Credo von BMW. Für den Siebener wurde sie zu einer fahrdynamischeren Variante mit Federbeinen verfeinert – Fahrkomfort kann sie auch ganz gut, aber das ist die Domäne des 350 SE.

Selbst über das Mosaikpflaster alter Autobahnauffahrten oder strapazierter Duisburger Hafenerbrücken rollt er souverän hinweg. Bei schneller Kurvenfahrt untersteuert der 350 SE deutlich, mit ihm räubert man nicht auf Landstraßen. Dafür ist seine Lenkung um die Mittellage zu lässig, das Lenkrad zu klobig und seine Velourspolster zu plüschig. Wer dies mag, genießt zum Gefühl des schweren Wagens die pathetisch-wagnerianischen Klänge des wütenden Achtzylinders bei Vollgas.

Der BMW 730 ist viel mehr Fahrerauto – nervöser, unberechenbarer, aber auch lustvoller. Nicht in der Akustik, sondern vor allem im Fahrspaß. In ihm stecken noch die sportlichen Gene des Vorgängers 2500 bis 3.0 Si, der gern als Porsche für Familienväter apostrophiert wurde.

BMW hat unter der Regie des neuen Generaldirektors Eberhard von Kuenheim seine harten Männerautos weich gespült. Mit mehr Komfort, mehr Sicherheit und einer viel höheren Karosserieperfektion wollte er raus aus der lebhaften Nische der Improvisation. Motoren und Fahrwerke setzten bereits Maßstäbe, lange waren sie

den rauen und durstigen Sechszylindern und kippeligen Pendelachsen des Sterns überlegen.

Der erste Siebener ist ein Meilenstein in der jüngeren BMW-Geschichte, weil er der S-Klasse zum ersten Mal wirklich Paroli bot. Er beeindruckt mit schweren, satt ins Schloss fallenden Türen, mit unterdruckbetätigten Schaltern für die Heizungs- und Lüftungsanlage. Und eine neuartige Zentralhydraulik, die Brems- und Lenkservo gemeinsam speist, zeigt mehr Biss.

Bei aller Perfektion hat auch der Siebener ein paar liebenswerte Schrullen. Die Motorhaube wird zum Schließen erst angelehnt und dann von innen verriegelt, der Tankneinfüllstutzen sitzt links, und der Tank immer noch fahrlässig im Aufprallbereich der Heckpartie. Zentralverriegelung gibt es für den 730 gar nicht, andererseits sind Velourspolster, Kopfstützen im Fond und die große Werkzeugbox serienmäßig. Auch die etwas unharmonische Linie des Wagens polarisiert mehr als das ausgewogene Styling des Mercedes.

BMW-Designer Paul Bracq gewichtete das mächtige Heck zu stark und schnitt die Seitenfenster zu tief aus. Der E 23 ist nicht so gefällig wie andere, spätere BMW. Er ist mehr Charakterkopf als Gesicht in der Menge, vor allem in Rubinrot mit schwarzem Velours.

TEXT: Alf Cremers

FOTOS: Uli Jooß

## KAUFBERATUNG BMW 728 - 735i (BAUREIHE E 23)

Trotz ihrer Rostanfälligkeit sind die so genannten Blechnasen-Siebener bis 1982 heute selten und begehrt. Als besserer Kauf gilt deshalb ein spätes Modell mit G-Kat und guter Rostvorsorge. Die Technik des Siebeners ist robust.

★★★★☆	Alltagstauglichkeit	★★★☆☆	Unterhaltskosten
★★★★☆	Ersatzteillage	★★★★☆	Verfügbarkeit
★★★★☆	Reparaturfreundlichkeit	★★★☆☆	Nachfrage

### KAROSSERIE-CHECK

Schlechte Rostvorsorge und hoher Wertverlust dezimierten die frühen großen BMW-Modelle rasch. Heute sind die **Blechnasen** gesuchte Exemplare. Rost tritt vor allem im Bereich des **Vorderwagens** auf. **Stehbleche** und **Federdome** im Motorraum sind häufig betroffen. Manchmal sind die **Kotflügel-Schraubkanten** auf voller Länge regelrecht perforiert. Ebenso häufig erwischt es **Schweller**, **Radläufe** und **Türunterkanten**. Eine Siebener-Spezialität sind durchgerostete Heckscheibenrahmen. Die späteren Modelle sind erstaunlich rostresistent. Meist sind auch bei gepflegten Autos die **Schwellerenden** in den beiden hinteren Radhäusern durchgerostet – was allerdings leicht zu reparieren ist. Die **Velourspolster** ab 730 sind sehr verschleiß- und ausbleichempfindlich.

### TECHNIK-CHECK

Die Langlebigkeit des großen BMW-Sechszylinders M 30 ist inzwischen legendär. Früher traten bei häufigem Hochdrehen des kalten Motors Risse im Zylinderkopf auf. Die **Ventilschaftdichtungen** sollten erneuert werden, um lästiges Auspuffbläuen zu verhindern. Einstellprobleme bereitet manchmal der **Solex 4 A 1-Vergaser** beim 728 und 730. Die ZF-Automatikgetriebe sind weit besser und langlebiger als ihr Ruf. Auch die mechanischen Getrag-Getriebe machen keinen Kummer. Standschäden gibt es häufig bei der **K-Jetronic**. **Ausgeschlagene Traggelenke** und **Spurstangenköpfe** sind ein altes BMW-Leiden.

### PREISE: BMW 728 - 735i, BAUREIHE E 23

Preis bei Einführung 8/1979	<b>BMW 735i</b>	43 750 DM
Preis bei Produktionsende 5/1986		60 400 DM
<b>Classic-Data-Preis 2007</b> (Zustand 2/4)		6000/900 Euro

### SCHWACHPUNKTE

- |                                |                                  |
|--------------------------------|----------------------------------|
| 1 Kotflügel und Stehbleche     | 8 Schiebedachrahmen              |
| 2 Federbeindome vorn u. hinten | 7 Wagenheberaufnahmen            |
| 3 Außenschweller               | 8 Zylinderkopf, Schaftdichtungen |
| 4 Radläufe und Endspitzen      | 9 Traggelenke, Spurstangenköpfe  |
| 5 Heckscheibenrahmen           | 10 Velourspolster                |



### SPEZIALISTEN & CLUBS

**Dipl.-Ing. A. Walloth u. A. Nesch GbR**, Im OBI 69, 59757 Amsberg, Telefon 0 29 32/70 00 20, Fax 83915, [www.walothnesch.com](http://www.walothnesch.com)  
**BMW E23 Club**, (BMW Typenclub Intern.), Gerti Wolters-Stein, Frentzenhofstr. 32, 50354 Hürth, Fax 0 22 33/4 14 04, [www.bmw-e23-dub.de](http://www.bmw-e23-dub.de)  
**BMW E23-E24-E28 IG**, Nicolas Hampe, Lindenstraße 8/3, 75245 Bauschlott, Telefon 0 72 37/4 85 99 80, Fax 4 85 99 83, [www.ig-e23-e24-e28.de](http://www.ig-e23-e24-e28.de)

### ERSATZTEILE

Die Mobile Tradition sorgt inzwischen für eine vorbildliche Ersatzteil-Bevorratung für ältere Modelle. Sie können kurzfristig über jeden BMW-Händler bezogen werden. Technik- und auch Blechteile sind selbst für den seltenen 7er-E23 kein Problem. Wie üblich machen Ausstattungs- und Zierteile Schwierigkeiten, vor allem für die Typen vor 9/1982.

## KAUFBERATUNG MERCEDES 280 S - 450 SEL (W 116)

Die S-Klasse der 70er zählt zu den Ikonen der Youngtimer-Kultur. Seit Jahren steigen die Preise für gut ausgestattete, gepflegte Modelle. Finger weg von Patchwork-Karosserien und Wagen mit extrem hoher Kilometerleistung.

★★★★☆	Alltagstauglichkeit	★★★☆☆	Unterhaltskosten
★★★★☆	Ersatzteillage	★★★★☆	Verfügbarkeit
★★★★☆	Reparaturfreundlichkeit	★★★☆☆	Nachfrage

### KAROSSERIE-CHECK

Leider mag auch der Rost den 116er. Es ist zwar nicht ganz so schlimm wie bei den frühen 123er-Modellen, aber auch die scheinbar so solide S-Klasse bietet der braunen Pest genügend Angriffsfläche. Die breiten **Schweller** sind vor allem bei Autos mit Schiebedach fast immer geschweisßt. Trotz intakter Außenschweller können die **Innenschweller** böse verfault sein. Da lohnt sich ein Blick unter **Teppiche** und unter die **Seitenverkleidungen** im Fußraum. Heimtückisch ist auch Rostbefall im Bereich der vorderen Spritzwand. Wenn schon die **Taschen der Motorhaubenscharniere** befallen sind, heißt es Obacht. Sonderausstattungen sind schön, gehen aber oft kaputt. Das gilt für elektrische **Schiebedächer** und **Fensterheber** ebenso wie für das beliebte **Becker Mexico** mit Sendersuchlauf.

### TECHNIK-CHECK

Mercedes-Aggregate sind robust und langlebig. Viele 116er am Markt haben die 200 000-km-Marke längst überschritten. Bei hohen Laufleistungen leiden die Doppelnockenwellen-Sechszylinder M 110 an Verschleißerscheinungen im Bereich von **Steuerkette**, **Nockenwellen** und **Ventiltrieb**. Vor allem im Kaltlauf wird dann ein Klappern hörbar. Die Achtzylinder M 116 und M 117 (450 SE) sind schier unverwundlich, wenn die Wartung stimmt. **Kette** und **Kettenspanner** sind manchmal defekt. Die **Automatikgetriebe** halten nicht ganz so lange wie die Motoren. Ab 250 000 km wird oft eine Überholung fällig.

### PREISE: MERCEDES-BENZ W 116

Preis bei Einführung 8/1972	<b>Mercedes 350 SE</b>	28 900 DM
Preis bei Produktionsende 7/1980		40 700 DM
<b>Classic-Data-Preis 2007</b> (Zustand 2/4)		8000/1200 Euro

### SPEZIALISTEN & CLUBS

**vdh**, Weidenbacherstraße 11, 91737 Ornbau, Telefax 0 98 26/91 04, [www.mercedesdubs.de](http://www.mercedesdubs.de)  
**MB IG e.V.**, 53127 Bonn, [www.mbig.de](http://www.mbig.de)  
**Mercedes-Benz S-Klasse Club e.V.**, Club für W 116, W 126 und W 140, Postfach 32, 72404 Bisingen, Fax 07 00/12 60 00 00  
**Heinrich Niemöller, Ing.**, Markkircher Straße 6, 68229 Mannheim, Telefon 06 21/47 20 46, Fax 06 21/48 11 51, [www.niemoller.de](http://www.niemoller.de)

### ERSATZTEILE

Ein jüngerer Mercedes und Ersatzteilprobleme? Das klingt wie ein Widerspruch. Das Meiste liegt in Germersheim an Lager und ist binnen 24 Stunden beim jeweiligen Mercedes-Benz-Partner auf der Teiletheke. Doch die Preise für 116er-Parts haben in den vergangenen Jahren deutlich angezogen. Manche Stoffe und Interieurteile sind nicht mehr erhältlich.

### SCHWACHPUNKTE

- |                                  |                           |
|----------------------------------|---------------------------|
| 1 Querträger vorn                | 8 Spurstangen/Traggelenke |
| 2 Kotflügel und Stehbleche       | 9 Wischergestänge         |
| 3 Radläufe/Radhäuser hinten      | 10 Polsterstoffe          |
| 4 Längsträger (über Hinterachse) |                           |
| 5 Kofferraumboden                |                           |
| 6 Steuerketten                   |                           |
| 7 D-Jetronic/K-Jetronic          |                           |

