

Klassiker von Morgen: Der BMW 8er (Typ E31)

Drei Dinge erinnern mich spontan an den BMW 8er.



Vor ein paar Tagen lief auf dem Sender für die tollsten Menschen der Welt die vermutlich x-te Wiederholung einer Pkw-Einkaufstour mit dem lockigsten Moderator des deutschen Fernsehens in der Hauptrolle. Der hatte den Auftrag, einen sportlichen deutschen Wagen für ein überschaubares Budget zu finden. Zur Wahl standen unter anderem zwei BMW 8er. Der eine wurde als Ferrari-Killer eingeführt, hielt dann aber ganz und gar nicht, was das Loblied versprach. Der andere war, natürlich bis auf die Felgen (die kamen von AC Schnitzer), in einem ordentlichen Originalzustand.

Warum bleibt mir das in Erinnerung? Zum einen hat BMW bei der Einführung des 850i sicher an alles gedacht, aber kaum an eine ernsthafte Konkurrenz zum italienischen Edelsportwagenhersteller Ferrari. Vielmehr das Gegenteil sollte der bei seiner Einführung 1989 bis zu seinem Produktionsende 1999 teuerste Vertreter der Münchener erreichen: Er sollte den Coupé Modellen der S-Klasse (C 126, C 140) das Wasser abgraben. Und damit stand z.B. der Komfort ganz oben auf der Liste der Entwickler. Das ist üblicherweise nicht das Hauptaugenmerk der Italiener. Zum anderen trifft auch den 8er das Schicksal vieler schöner Karossen aus München. Sie werden gerne das Objekt von Tuningattacken. Damit meine ich nicht die etwas mehr als 150 Stück des Alpina B12, die von 1990 bis 1996 produziert wurden. Ich meine vielmehr die Fahrwerk- und Felgenfreunde, die sich der „tiefer, breiter und härter“-Fraktion verschrieben haben und auch vor dem bayerischen Autoklassiker nicht Halt gemacht haben. Ich habe dennoch Grund zur Hoffnung, dass sich irgendwann auch in Tuningkreisen rumsprechen wird, dass Originalität bei einem Oldtimer oder Youngtimer wesentlich eher (finanziell) belohnt wird, als Wettrüsten jeder Art.

Die zweite Sache, die mich nicht nur an den 850i erinnert, sondern ihn fest in meinem Kopf eingebrannt hat, ist folgende. Eine Tages, ich kann mich leider nicht mehr daran erinnern, wann es war, überholte mich auf der Autobahn A9 in Richtung München ein 850i. Das ist an sich nichts Ungewöhnliches, denn die 300PS des 8er Ursprungsmodells waren allemal

ausreichend, um mein damaliges Fortbewegungsmittel rechts liegen zu lassen. Die Sicht auf das Heck des heutigen Youngtimers allerdings hat mir ein tiefes Grinsen ins Gesicht gemeißelt. Nein, ich meine nicht die üppig dimensionierte Auspuffanlage. Dieses Modell zierte auf der linken und auf der rechten Seite des Kofferraumdeckels der Schriftzug 425i. Jawohl, 2x 425i ergibt einen 850i. Das sollte wohl heißen, dass selbst zwei damals erhältliche 325i (E36) nicht so viel kosten wie ein einziger 8er. Ein besseres automobiles Statement zu „Eure Armut kotzt mich an“ habe ich bis heute nicht mehr gesehen. Ich hoffe für den Besitzer, dass alle „Leser“ Spaß verstehen.

Meine letzte Erinnerung an den BMW 8er (ebenfalls als 850i) hatte ich etwa um die selbe Zeit wie das 425i-Erlebnis. Ein guter Bekannter hat sich damals einen jungen gebrauchten 850i gekauft. Und er hat mich zu einer Probefahrt eingeladen. Mit mehr Ehrfurcht hatte ich bis dahin noch kein Auto bewegt. Ich weiß noch wie heute, dass die 12 Zylinder und die Länge von fast 4,8 Meter mir jede Menge Respekt eingeflößt haben. Ein wenig enttäuscht war ich von den 300PS aus 5 Litern Hubraum. Der aus dem damals aktuellen 7er bekannte Motor hatte offensichtlich mit einem Gewicht von 1790kg schwer zu kämpfen. Aber schließlich sollte der BMW ja keinem Ferrari Konkurrenz machen und eher zum gemütlichen Cruisen einladen. Das habe ich dann auch getan und sehr genossen. Vom Motor habe ich fast nichts wahrgenommen, das Fahrwerk ließ sich von sportlich auf komfortabel per Knopfdruck einstellen und an der Tankstelle habe ich nur Normalbenzin getankt. Trotzdem war und ist 8er Fahren nichts für einen schmalen Geldbeutel. Zum einen gibt es heute kein Normalbenzin mehr und zum anderen ist der Durst des Zwölfzylinders nicht zu unterschätzen. Auch der kleinere 840ci (mit „nur“ 8 Zylindern), der 1993 auf den Markt kam und die Palette der 8er nach „unten“ abrundete, war nicht als Sparwunder bekannt.

Kein Zweifel: Ich bin ein Fan des 8er. Streng genommen ist die erste Version des 8er, der 850i, heute bereits ein Youngtimer und sicher auf einem guten Weg, ein wertstabiler Oldtimer zu werden. Allerdings sind von dem guten Stück etwas mehr als 20.000 Exemplare verkauft worden. Das macht selbst ein Z3 Coupé schon exklusiver. Stückzahlenseitig wird der 850ci (1993 bis 1999: 1.200 Stück) oder gar der 850csi (1992 bis 1996: 1.500 Stück) schon interessanter. Letzterer hatte mit 380PS aus 5,6 Litern Hubraum schon mehr von einem Ferrari-Killer, denn er galt als „M-Variante“ des baldigen Autoklassikers.

Quelle: Vintamo.de/(Thorsten Huhn am 9. März 2011)