

Premieren-Enthusiasmus

Fünf Jahre später, auf der IAA 1989, wurde die [BMW 8er-Reihe](#) schließlich der Weltöffentlichkeit präsentiert. Unter der Schirmherrschaft des 2003 verstorbenen, langjährigen BMW-Designchefs Claus Luthe wurde das werksintern E31 getaufte Modell von Klaus Kapitza entworfen und realisiert. Das Fachpublikum war begeistert, trotz – oder vielleicht gerade wegen – den bis dahin eher BMW-untypischen Designmerkmalen. Klapp- statt Doppelscheinwerfer und eine spitz zulaufende „Sportwagen“-Front waren



Alleinstellungsmerkmale der neuen Modellreihe, die man bis dahin von BMW-Serienmodellen nicht kannte. Seine namhafte Konkurrenz sollten unter anderem der [Mercedes-Benz 500 SL](#) und der Porsche 928 GTS sein. Und sein Preis war ebenso gehoben wie sein Image: 1991 betrug der Grundpreis eines BMW 850i satte 144.000 D-Mark. Zum Vergleich: der „Vorgänger“ E24 schlug in der Topvariante M635CSi mit 108.000 D-Mark zu Buche.

Die Begeisterung verflog schnell, als klar wurde, dass der neue luxuriöse 2+2-Sitzer die potentielle Kundschaft nicht von sich überzeugen konnte. Sein Platzangebot war für ein Luxus-Coupé mit Reiseambitionen vor allem im Fond zu knapp bemessen und um als reinrassiger Sportler durchzugehen, war er mit rund 1,8 Tonnen einige hundert Kilo zu schwer. Die Folge dieses Dilemmas war ein finanzieller Misserfolg für BMW – trotz ansprechender Fahrleistungen und Technik, die ihrer Zeit voraus war. Denn einige Innovationen feierten in den Neunzigern ihre Serien-Premiere im bayerischen Gran Turismo, unter anderem das Sechsgang-Schaltgetriebe, die sogenannte „Automatische Stabilitätsplus-Traktionscontrol“, die zur Verbesserung der Fahrdynamik essentielle „Integral-Hinterachse“ oder das in den Vordersitzen integrierte Sicherheitsgurt-System.

Prestige-Palette

Bis 1992 wurde der E31 lediglich als 850i produziert. Der Motor stammte aus dem BMW 750i E32, der 1987 debütierte und bekanntermaßen das erste deutsche Zwölfzylinder-Triebwerk der Nachkriegszeit unter der Haube trug. Seine 300 PS und 450 Newtonmeter ermöglichten erhabene Fahrleistungen – den

„Gewichtsproblemen“ des 8ers zum Trotz. Der 850i war zudem das erste Auto überhaupt, das einen Zwölfzylindermotor mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe kombinierte.

Auch die Einführung eines neuen Einstiegsmodells soll geplant gewesen sein, einige Prototypen eines 830i wurden angeblich 1992 auch produziert. Die Spekulationen besagen weiter, dass in diesem „kleinen“ 8er der 218 PS starke V8 aus 530i E34 und 730i E32 zum Einsatz kommen sollte. Wenn dem so gewesen ist, war der Motor wohl zu schwach für das schwere Luxuscoupé, denn der 830i wurde nie für den Verkauf produziert.



Den rund 124.000 D-Mark teuren Einstieg in die 8er Reihe markierte somit ab 1993 der BMW 840 Ci. Er beherbergte zunächst einen 286 PS starken 4,0 Liter-V8, ab 1995 dann eine überarbeitete Version mit 4,4 Litern Hubraum und einem Drehmomentanstieg von 400 auf 420 Newtonmeter. Ab 1994 wurde der 850i vom 850Ci abgelöst, der ebenfalls ein Motor-Upgrade spendiert bekam. Der Zwölfender wurde nun mit 5,4 Litern Hubraum verbaut und leistete 326 PS. Sein Grundpreis lag zum Marktstart bei 152.000 D-Mark.

Motorsport-Genie

Schon 1992 wurde das 8er Topmodell mit dem Kürzel CSi eingeführt. Der Sport-8er besaß einen 5,6 Liter-V12 mit einem Output von 380 PS und war ausschließlich mit einer manuellen 6-Gang-Schaltung erhältlich – für sagenhafte 185.000 D-Mark. Und obwohl er das „M“ nicht im Namen trägt, ist er doch ein echter Zögling der BMW Motorsport-Abteilung, was sich durch einen Blick in den Fahrzeugschein belegen lässt. Der CSi trägt die offizielle Typbezeichnung „M8“ und die Fahrzeugidentnummer beginnt mit dem Kürzel „WBS“, das ausschließlich M-Boliden vorbehalten ist. Auch der Blick auf die Motorkennzeichnung verrät die Athleten-Genie, denn auch hier prangt der Kennbuchstabe „S“ - ein weiterer klarer Beleg für seine Abstammung. Design und Ausstattung unterscheiden sich ebenso von den „herkömmlichen“ 8ern: der Body des CSi trägt Stoßstangen mit verändertem Heckdiffusor sowie Frontschürzenunterteil und „M“-Außenspiegel. Hinzu kommt eine Tieferlegung um 15mm und eine straffere Fahrwerksabstimmung ohne elektronische Dämpferregelung. Zudem bekam er einige technische Gimmicks serienmäßig spendiert, etwa ein Sperrdifferential oder die „Aktive Hinterachskinematik“, die die Antriebsräder lenkt und so die Schleudergefahr bei Ausweichmanövern deutlich minimiert. Dieses Feature gab es nach Einführung des 850 CSi auch für die anderen E31-Modelle als Sonderausstattung – zum Preis von rund 12.000 D-Mark.



Die Speerspitze der 8er Modellreihe wurde bereits 1996 eingestellt. In vier Jahren wurden lediglich 1.510 Exemplare gefertigt.

Bereits im Jahr 1990 wurde eine „echte“ „M“-Version des 8er BMWs konzipiert. Der M8 sollte mit einem 6,0 Liter-V12 und einer Leistung von circa 550 PS alles bisher Dagewesene im Supersport-Sektor in den Schatten stellen. Leider kam die „M“-GmbH über einen einzigen Prototypen nicht hinaus. Wahrscheinlich ist, dass die Münchner den Markt für Supersportwagen damals noch als so unbedeutend ansahen, dass sich eine Realisierung des Projekts finanziell nicht gelohnt hätte. BMW schweigt sich bis heute jedenfalls eisern über die Details zum M8-Prototypen aus. Der Motor, der für den M8 angedacht war, wurde hingegen von McLaren weiterentwickelt und fand in gereifter Form schließlich seinen Platz im Supersportwagen McLaren F1. Der wiederum fuhr mit dem Super-Triebwerk im Jahr 1995 einen glorreichen Sieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans ein.

Nonplusultra-GTs

Natürlich war das Prestige-Coupé auch ein gefundenes „Fressen“ für die BMW-Veredler. Alpina zum Beispiel widmete sich mit Hingabe dem 8er Coupé: der Alpina B12 darf ohne Zweifel als einer der ästhetischsten und schnellsten Alpinas überhaupt bezeichnet werden. Zwei verschiedene Versionen des B12 rollten aus den Alpina-Werkshallen in Buchloe: den Anfang machte der B12 5,0 auf Basis des 850i und Ci-Modells. 350 PS Leistung und 470 Nm Drehmoment katapultierten das Tuning-Coupé in knapp 6,8 Sekunden von 0 auf 100, erst bei 280 km/h war Schluss mit dem Vortrieb. Lediglich 97 Stück wurden vom

B12 5,0 produziert, alle besaßen ein Vier-Gang Automatik-Getriebe.

Noch einen drauf setzte ab 1994 das B12 Coupé auf Basis des 850CSi. 5,7 Liter Hubraum, 416 PS, 5,8 Sekunden für den Sprint auf 100 und noch dazu Mitglied im elitären 300er Club. Neben der Sechsgang-Schaltung konnte der B12 5,7 auch mit einer Sechsgang-Shifttronic geordert werden, einem Vorläufer des SMG-Getriebes.

Wer ein Alpina B12 Coupé bekam, konnte sich glücklich schätzen, schließlich wurden nur 57 Exemplare dieses extremen Edel-Boliden gefertigt.



Auch der in Italien beheimatete BMW-Veredler Racing Dynamics legte 1991 Hand an den E31 und bringt seine Aura mit einem Satz auf den Punkt: „It makes the autobahn look like a bowling lane.“ Das K55 Sport Coupé entstand auf Basis des 850i. Dessen Motor bekam einen zusätzlichen halben Liter Hubraum, überarbeitete Nockenwellen, Ventile und einen optimierten Zylinderkopf spendiert. Das Ergebnis ist laut Racing Dynamics eine Leistung von satten 407 PS und 549 Newtonmeter Drehmoment. Diverse Anbauteile und extravagante Räder in damals überproportionalem 18-Zoll-Format bekam der K55 natürlich ebenfalls verpasst. Insgesamt wurden 41 Exemplare des bayerisch-italienischen Sport-Coupés gefertigt und laut Racing Dynamics wurden einige Designelemente des K55 von BMW für das CSi-Modell übernommen.

Bei der Münchner Veredelungs-Institution der Neunziger, Koenig-Specials, konnte man sein 8er Coupé nicht nur zum Breitbau-Supersportler „KS8“ mit Kompressormotor und 450 PS umbauen lassen, sondern seinen E31 auch in ein Cabrio verwandeln lassen. BMW selbst hatte ein 8er Cabrio zwar angedacht, es aber wohl aufgrund des hohen Kostenaufwandes, der für die Entwicklung einer den Sicherheitsstandards entsprechenden Karosserie nötig gewesen wäre und den Endpreis ins Bodenlose getrieben hätte, wieder verworfen. Ein Prototyp des 8er Cabrios ist übrigens im BMW Classic Gebäude in München ausgestellt. Bei Koenig scheute man den Aufwand dagegen nicht: die Auto-Spezialisten verbauten in aufwändiger Kleinarbeit Versteifungen und ein elektrohydraulisches Softtop - natürlich alles TÜV-sicher. Mit circa 165.000 D-Mark Umbaukosten war die offene Fahrfreude allerdings mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden.

Elite-Gebrauchtwagen

Wer heute über die Anschaffung eines 8er Coupés nachdenkt, sollte vor allem eines haben: Geld. Die Preise für ordentliche Gebrauchtwagenmodelle vom Typ 840Ci, 850i und 850Ci fallen zwar mit circa 15.000 bis 25.000 Euro für gepflegte Exemplare noch recht moderat aus, doch horrenden Versicherungs- und Steuermargen werden potentielle Interessenten mit dünnem Bankkonto einen Schauer auf den Rücken zaubern. Und die V8- und V12-Triebwerke mit einem innerstädtischen Durchschnittsverbrauch von 18 bis 22 Litern können einem schonmal an der Tanksäule die Tränen ins Gesicht treiben.

Beim Topmodell 850 CSi sieht das Gebrauchtwagenmarkt-Preisgefüge noch einmal ganz anders aus: seine geringe Fertigungszahl macht es von vornherein sehr schwer, überhaupt eine der Sportversionen aufzutun. Falls man doch mal einen 850 CSi in Topzustand findet, sind zwischen 30.000 und 55.000 Euro fällig. Noch teurer wird es, wenn man einen Exoten ins Auge fasst: der Alpina B12 5,0 ist inzwischen auf dem Weg zur rentablen Geldanlage: zwischen 50.000 und 70.000 Euro bezahlt man für diesen Luxus-Exoten – insofern man ein Exemplar findet. Der auf CSI-Basis beruhende B12 5,7 dürfte schließlich in punkto Kaufpreis schon am sechsstelligen Bereich kratzen. Dürfte, weil vermutlich keines der 57 gebauten Exemplare so schnell seinen Weg in die Gebrauchtwagenbörsen dieser Welt finden wird – gleiches gilt auch für das K55 Sport Coupé aus dem Hause Racing Dynamics.

