

BMW 8er

Stilles Jubiläum einer Anti-Ikone

Bescheidene Geburtstagsfeier: Vor 20 Jahren präsentierte BMW die 8er Reihe mit einem extravaganten Zwölfzylinder. Der Wagen besaß alles, was ein Oberklasse-Coupé braucht und wurde trotzdem ein Flop - weil er zu sehr aussah wie ein Sportwagen.



Mit der zwölfzylindrigen Riesenflunder wollten sich die Bayern ein neues Segment erschließen: Sport-Coupés der Luxusklasse. Doch daraus wurde nichts. "Der Geschmack der Käufer wurde falsch eingeschätzt", sagt Kai Jacobsen, Automobilhistoriker bei BMW in München. Mit knapp über 30.000 Einheiten in zehn Jahren blieben die Verkäufe des 8er weit hinter den Erwartungen zurück.

Vor 20 Jahren wurde die einzige 8er-Reihe in der bisherigen BMW-Geschichte auf der IAA in Frankfurt vorgestellt. "Der seit 1986 angebotene 7er mit dem V12-Motor war gut angekommen; diesen Motor wollte man auch in einem Oberklasse-Coupé anbieten", erinnert sich Jacobsen. Dafür wurde die bisherige 6er-Reihe eingestellt.

So wurde der 300 PS starke 850i in ein Rennen der Oberklasse geschickt, dass er gar nicht gewinnen konnte. Er trat an gegen Konkurrenten wie das Jaguar Coupé XJS. "Verglichen wurde er auch mit dem Porsche 928, obwohl das nicht richtig passt", sagt Jacobsen. Andere, wie die Fachpresse, hätten ihn "in Richtung Ferrari Testarossa positioniert." Ebenso hoch wie der Anspruch der Münchener war der Preis des Auto. 135.000 Mark machte die Kaufentscheidung nicht einfacher. "Ein Sonderangebot war das nicht", sagt Jacobsen über den seinerzeit teuersten Serien-BMW.

Bolide mit Absatzschwäche

Schnell brachen die ohnehin niedrigen Produktionszahlen ein. Waren 1991 noch gut 9500 Boliden vom Band gelaufen - die meisten davon mit einem Fünf-Gang-Automatikgetriebe (auch Sechs-Gang-Handscharter wurden angeboten) - so war es ein Jahr später nur noch gut ein Viertel.

Selbst im auf Hubraum und überbordende Motorenleistung fixierten Zielmarkt Amerika floppte das 250 km/h schnelle Luxus-Coupé mit der brillanten Windschlüpfrigkeit. "Mir ist das schleierhaft", rätselt Dieter Wende aus der historischen Werkstatt des BMW Classic Depot in Garching-Hochbrück über den Misserfolg. "Der fährt sich super, macht wahnsinnig Spaß, und ich find, dass er geil aussieht."

Um das Desaster doch noch abzuwenden schob BMW 1993 den kleineren 840Ci mit acht Zylindern und 286 PS nach, doch auch der konnte die Absatzschwäche dies- und jenseits des Ozeans nicht beheben. Auch die Schmalspurversion des geplanten M8 als Supersportvariante, der 850CSi, vermochte nichts zu ändern. "An der Technik kann es nicht gelegen haben", sagt Historiker Jacobsen.



Innovative Hinterachskinetik

Tatsächlich bot der 8er einige Annehmlichkeiten - die fernbedienbare Zentralverriegelung, einen automatisch abblendenden Innenspiegel, ein elektrisches Sonnenschutzrollo oder die Standheizung. Für einen Aufpreis von rund 3500 Mark gestaltete eine elektronische Dämpfer-Kontrolle mit Niveauregelung die Fahrt geschmeidiger. Auf den Motor war ohnehin Verlass.

Am Heck boten die Bayer unter dem Kürzel AHK tatsächlich Neues. Die aktive Hinterachskinetik sorgte beim 850CSi für größere Fahrstabilität - laut Jacobsen das Alleinstellungsmerkmal schlechthin. An der Technik kann der Flop also nicht gelegen haben. Vielleicht, so vermutet der Historiker, habe die Karosserieform "nicht jedem" gefallen. Trotz allem sei der 8er ein Meilenstein unter BMW-Fahrzeugen gewesen.



Jungfernfahrt beim "Playboy"-Shooting

Da wundert es kaum, dass der dieser Tage von SPIEGEL ONLINE gefahrene 840Ci erst einmal entmottet werden musste. Sieben Jahre stand der Wagen in den Hallen des BMW-Depots neben zwei von drei Cabrio-Prototypen, die nie in Serie gingen. 2002 hatte des im letzten Produktionsjahr 1999 gefertigte Coupé immerhin seinen großen Auftritt: ein Fotoshooting für den "Playboy" - ganz ohne nackte Frauen. "Es ging ausschließlich um extravagante Autos", sagt Werkstattmitarbeiter Wende. 127 Kilometer hatte das neuwertige Geschoss danach auf der Uhr. "Bei dem Auftritt hat er seine Jungfräulichkeit verloren", witzelt Wende.

Noch neu roch der 8er, als wir einstiegen und ihm weitere 145 Kilometer verpassten. In der Münchner Innenstadt gönnte er sich laut Bordcomputer 17,7 Liter Sprit auf 100 Kilometer, aber niemand nahm Notiz von uns. Auf der Autobahn schob der Motor nach jahrelangem Tiefschlaf ein bisschen unruhig, aber gut an und konnte seine berüchtigte Schwäche des erst

spät verfügbaren maximalen Drehmoments nicht verbergen. Etwas holprig rollte er auf den hart gewordenen Reifen daher. Rund ist es nie gelaufen für den 8er. Liebhaber Wende mag es kaum sagen: "Er wird nie eine Ikone werden." Sein wollte er alles.



Quelle: Spiegel Online/(Stefan Robert Weißenborn, 03.08.2009)