

**Quelle: Die Zeit**

Provided by GENIOS

LEBEN, ABGEFAHREN AM START

## Einfach tadellos. Einfach?

**ABGEFAHREN AM START: JOSEF JOFFE, ZEIT-CHEFREDAKTEUR, IM BMW 745i / Dieser BMW ist wohl die beste Limousine, die es derzeit gibt. Wenn nur der Knauf namens »Controller« nicht wäre**

**\* JOSEF JOFFE \***

Es ist schon richtig, dass ein wenig üben muss, wer eine 747 oder einen Flugzeugträger bewegen will; sonst könnte schon beim Ablegen ein Tragflügel oder die Pier draufgehen. Aber bei einem Vierradgefährt aus der Serienproduktion? Der BMW 745i ist sicherlich das einzige Auto der Welt, das ohne Einweisung nicht vom Hof gefahren werden kann. Schlecht für den Gelegenheitsdieb, schlecht aber auch für den unbescholtenen Neuling, der eine Viertelstunde brauchte, um das Ding überhaupt anzulassen.

Den elektronischen Schlüssel einschieben? Kein Problem. Den Starterknopf links daneben wie in der Frühzeit des Automobilismus drücken? Auch einfach. Trotzdem schweigt der Motor ungerührt, ja verstockt. Erst das wütende Aufstampfen mit dem Fuß, der zufällig irgendwann das Bremspedal trifft, setzt die acht Zylinder in Bewegung, wenn zugleich auch auf den Knopf eingestochen wird. Kein Starten, ohne zu bremsen. Erleichtert sucht dann der aufgeraute Novize nach dem Schalthebel der Automatik. Wo die Hand ihn vermutet (rechts unten zwischen den Sitzen), da ist er nicht. Die Zeit drängt, der Blick flackert. Versteckt hat sich der Schlawiner - ein kurzer Stummel - rechts oben an der Lenksäule, ein paar Finger breit über dem Hebel für die Wischwaschanlage. Jetzt noch die Handbremse lösen. Wo ist sie? Weg. Nie da gewesen. Ein paar Tage später erspät der

Reisende links am Armaturenbrett ein klitzekleines Knöpfchen, nicht größer als ein Pfennig, den ein P (für »Parkbremse«) ziert. Der Daumen aktiviert und löst die Bremse. Das kann der Wagen auch automatisch tun, damit der Zweitonner beim Stopp am Großglockner nicht rückwärts in den Abgrund rollt. Doch um »Automatic Hold« einzuschalten, muss der Mensch am Volant erst seinen natürlichen Feind kennen lernen, den »Controller«, einen handlichen Silberknopf, der an den Schraubdeckel eines Ölstutzens erinnert. Aber das ist eine andere adrenalingetränkte Geschichte, die wir noch ein wenig aufheben wollen.

Vorweg das Positive, das sich als gleich einschmeichelt, wenn der Hof verlassen, die Autobahn erreicht worden ist. Riskieren wir einen Superlativ: Rein fahrpolitisch gesehen, könnte das neue BMW-Flaggschiff die beste Serienlimousine sein, die es derzeit zu kaufen gibt. Beginnen wir mit der Sechsgangautomatik, einem Novum auf dem Markt. Dieser Fahrer schwört, dass sie absolut ruckfrei, also scheinbar stufenlos von eins bis sechs und wieder zurückschaltet. Der Motor? Er dreht nicht, er schnurrt wie ein glückliches Kätzchen. Das lauteste Geräusch bei Fast-Volllast kam von den Stollen der Winterreifen, garniert von ein wenig Fahrtwind. Lastwechsel? Nicht zu spüren. Beschleunigung? Von 0 auf 100 in sieben Sekunden, geradlinig und ruckelfrei.

Bodenwellen spürt der Fahrer lediglich auf Wunsch

Straßenlage? Hier schlägt die Journalistenpoesie Kapriolen. Das Ding gleitet, schwebt, fliegt - doch so, als seien die Räder auf der Fahrbahn festgenagelt. Die Probe aufs Exempel bot die Autobahn Memmingen-München bei mittelstarkem Schneebefall. Derweil die gewöhnlichen Konkurrenten vernünftigerweise auf 100 Stundenkilometer zurückrutschten, ließ sich dieser BMW behaglich mit 140 über die Bahn ziehen. Schwitzehändchen gab's nicht, womöglich wegen des beheizten Lenkrades. Die Federung? Ob lange oder kurze Bodenwellen - der Wagen schluckt sie alle ohne Wippen und Murren, so als sei der Straßenbelag gerade gestern ausgerollt und poliert worden. Wer's gern sportiv hat, darf die elektronische Dämpferkontrolle (EDC, 2249 Mark extra) einschalten. Dann wird die Lenkung härter, die Federung auch. Dito die Rückmeldung durch Verwerfungen und Risse im Straßenverlauf. Der Preis für die zügige Fortbewegung de Luxe: 15 Liter auf 100 Kilometer.

Doch nun zurück zum »Controller« oder »iDrive«, wobei das »i« für »intelligent« oder »intuitiv« stehen mag. Dieser elegante Ölstutzenverschluss auf der Mittelkonsole soll angeblich 700 Funktionen durch Drehen und Schieben bewältigen können; dieser Fahrer hat sie nicht zählen können,

## Quelle: Die Zeit

Provided by GENIOS

geschweige denn wollen. Er war einfach froh, von dem Ding nicht behelligt zu werden. In der Tat könnte man den 745i von München nach Minsk fahren, ohne auch nur einmal den Silberknäuf manipulieren zu müssen. Will man es aber bequem, also den ganzen Gegenwert für die Investition von 140 000 bis 180 000 Mark haben, dann führt keine Hand am Controller vorbei. Der reguliert nämlich übers Control Display, vulgo Bildschirm: das Heiz- und Kühlgebläse (Ruck nach links), das Audio- und TV-System (nach hinten), den Navigator (nach rechts), die Kommunikation, etwa das Telefon (nach vorn). Und weiter in den vier Diagonalen, die leider die Menüs und Untermenüs für das noch Wesentlichere öffnen.

Zum Beispiel: die schon erwähnte Dämpferkontrolle nebst »Automatic Hold« (links/schräg/ zurück) oder, zur Wahnsinnsdämpfung, das »Hilfemenü« (rechts/schräg/zurück). Zu dumm nur, dass man das alles schon wissen muss, um eben all das zu erfahren. Zu dumm auch, dass ausgerechnet die Hilfefunktion recht blässlich in der rechten unteren Ecke des Bildschirms aufscheint, statt laut und neonmäßig zu blinken. Wer die »Hilfe« nicht erspäht, muss alle drei Straßenecken einparken, um sich in die 289 Seiten lange Betriebsanleitung einzulesen. Windows XP zu lernen ist einfacher.

Über den iDrive hat sich bereits die gesamte Kritikerkaste herzlich mokiert. Zu Recht. Ein Auto ist zum Fahren da, nicht zum Studieren. Wer lenkt, sucht nicht Ablenkung im wahrsten Sinne des Wortes. In Wahrheit gibt es für den Käufer dieses prächtigen Mobils nur zwei Möglichkeiten: Er belegt einen

anbieten muss), oder er lässt seinen Chauffeur das Handbuch auswendig lernen. Oder (was mit gebotener Vehemenz verworfen werden muss): Er zieht sich in der länglichen Eingewöhnungsphase zwecks Gemütsdämpfung vor jedem Start (bitte erst das Bremspedal drücken) ein, zwei Alkoholika rein.

Im Fond tut der Sitz fast alles für einen

Sicher: Schon ein Normalgefahr enthält heute mehr Rechenkapazität als die erste Mondkapsel. Und das Computerzeitalter im Pkw hat gerade erst begonnen; bald wird nichts mehr so sein wie in den ersten 100 Jahren der automobilen Fortbewegung. Nur sind die PR-Poeten, die das gedämpft-silbrige Presseportfolio verfasst haben, der banalen menschlichen Wirklichkeit allzu weit davongelaufen: »Kerngedanke des iDrive Konzeptes ist die Anpassung der Technik und ihrer Bedienung an die Bedürfnisse und Denkweise des Menschen.« Vorläufig ist es genau umgekehrt, leider: Besagte »Bedürfnisse« und »Denkweisen« müssen sich zunächst dem Drehknäuf namens »Controller« unterwerfen.

Leichter lebt es sich im Fond, allerdings zum Aufpreis von knapp 6000 Mark (die Entlohnung des Chauffeurs nicht mitgerechnet). Dann arbeiten dort sechs Elektromotoren, um den Rücksitz hin- und herzufahren, die Lehne, die Kopf- und die Schulterstütze in Passform zu bringen. Natürlich mit Heizung sowie Sitz- und Lehnenbelüftung. Was fehlt? Zwei, drei weitere Motoren, die den Chefkörper auch noch sanft massieren.

Fazit: Dieser Siebener ist ein brillantes Experiment auf dem derzeit höchsten Stand der Technik. Und ein Wagnis der Extraklasse. Mit ein wenig Glück werden die BMW-Ingenieure einen neuen Standard gesetzt haben. Bei etwas weniger Glück gilt die Abwandlung des berühmten Gorbatschow-Spruches: »Auch wer zu früh kommt, den bestraft das Leben.«

UNTER DER HAUBE:

Motorbauart/Zylinderzahl: V/8  
Zylinder, 4 Ventile, 4398 ccm  
Hubraum-

Leistung: 245 kW (333 PS) boe  
6100 U./Minute.

Maximales Drehmoment: 450  
Newtonmeter bei 3600 U./Minute.

6-Gang-Automatikgetriebe mit  
Steptronic-Funktion,  
Hinterradantrieb,

Beschleunigung (0-100 km/h): 6,3  
Sekunden.

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h.

EU-Durchschnittsverbrauch: 10,9  
Liter auf 100 km (Super plus).

Kosten (pro Jahr):

Vollkaskoversicherung: Typklasse  
31; Steuer 225 Euro (Schadstoff-

klasse Euro-4):

Empfohlener Preis: 71 000 Euro  
(Basispreis):

PS Nächste Woche am Start: ZEIT-  
Reporter Christof Siemes im Opel  
Zafira OPC 2.0 Turbo 2.0 Turbo