



Comunicato stampa N. 146/07

San Donato Milanese, 27 luglio 2007

Lusso ed eleganza: 30 anni di BMW Serie 7

Trent'anni fa BMW diede alla luce un erede che sarebbe diventato sinonimo di lusso, eleganza ed innovazione: la BMW Serie 7. Attingendo a tecnologie basate sulla grande Serie 6 Coupé lanciata nel 1976 e allo stile firmato dal capo designer della Casa Paul Bracq, BMW riuscì a creare un'automobile più grande del suo predecessore e allo stesso tempo dotata delle dinamiche che caratterizzavano il marchio.

La carrozzeria discreta ed ingegnosamente disegnata prendeva spunto dallo stile delle coupé della BMW Serie 6. Il cofano del motore e quello del bagagliaio, entrambi leggermente inclinati, i corti sbalzi e la linea di cintura bassa garantivano agli occupanti un'ottima visibilità, coadiuvata da una superficie vetrata dell'11 per cento maggiore rispetto a quella del modello precedente. Gli ingegneri di BMW avevano anche apportato delle modifiche alla tecnologia del telaio e alla sicurezza. Nuove caratteristiche comprendevano sospensioni anteriori con ammortizzatori a molle a doppio braccio, una compensazione dello sterzo ridotta e anti-imbardata, nonché un sottotelaio posteriore che offriva maggiore rigidità e migliore protezione contro la corrosione. Come le altre vetture della gamma BMW, anche i modelli della Serie 7 erano dotati di una barra antirollio centrale. Insieme all'irrobustimento generale del tetto e ai solidi montanti, ciò creava una grande struttura di sicurezza integrata che assicurava lo spazio di sopravvivenza degli occupanti anche in caso di impatti estremi.

Con l'aggiunta della nuova BMW Serie 7 alla gamma delle Serie 3, 5 e 6, BMW aveva completato la propria famiglia di modelli. Tutti erano immediatamente riconoscibili come "parenti" grazie al loro design simile eppure particolari. "L'uniformità tecnica ed estetica è ora assicurata su tutte le serie di modelli": è così che affermò Hans-Erdmann Schönbeck, direttore vendite dell'epoca. "I modelli BMW sono ora senza dubbio di nuovo una "famiglia", con molte caratteristiche condivise".

Società
BMW Italia S.p.A.

Società del
BMW Group

Sede
Via della Unione
Europea, 1
I-20097 San Donato
Milanese (MI)

Telefono
02-51610111

Telefax
02-51610222

Internet
www.bmw.it
www.mini.it

Capitale sociale
5.000.000 di Euro i.v.

R.E.A.
MI 1403223

N. Reg. Impr.
MI 187982/1998

Codice fiscale
01934110154

Partita IVA
IT 12532500159

Inizialmente, i clienti potevano scegliere tra tre modelli: il 2,8 litri, il 3,0 litri ed il 3,2 litri, da 170, 184 e 197 cavalli rispettivamente. I prezzi base erano di 29.300 marchi per la BMW 728 e di 33.600 marchi per la 730, mentre altri 5 mila marchi sarebbero serviti per acquistare il top della gamma, la 733i.

Anche la BMW 728 presentava specifiche standard che comprendevano un servosterzo sensibile alla velocità, un sistema frenante a doppio circuito incrociato, dischi freno anteriori ventilati insieme ad un servofreno idraulico di nuova concezione, un parabrezza anteriore laminato, la colonna dello sterzo e l'altezza dei sedili regolabili, nonché specchietti esterni regolabili elettricamente. La BMW 730 inaugurò il sistema Check Control, un dispositivo elettronico di monitoraggio che controllava i livelli dell'olio motore, del liquido dei freni, del liquido di raffreddamento e di quello dei lavavetri, nonché il funzionamento delle luci dei freni, delle luci degli stop e lo spessore delle pastiglie dei freni. Oltre a ciò, una 733i al top della gamma era dotata non soltanto di un sistema di iniezione Bosch L-Jetronic, ma anche di un'accensione a transistor senza contatti, di un sistema di chiusura centralizzata, di vetri termoisolanti e di un volante in pelle.

BMW Group

Corporate Communications

Inoltre, i clienti potevano scegliere tra una vasta gamma di optional per equipaggiare la BMW Serie 7 secondo i propri gusti. Questi comprendevano: trasmissione automatica, tettuccio in acciaio retrattile e ribaltabile, lava/tergifar, aria condizionata, finestrini elettrici, sospensione posteriore autolivellante, vernice metallizzata, tappezzeria in pelle, sedili posteriori regolabili elettricamente in maniera indipendente. La gamma di equipaggiamenti speciali era corredata di "extra sportivi" come differenziale autobloccante, cerchi in lega e volante sportivo in pelle.

La BMW Serie 7 riscontrò al lancio un successo immediato. In occasione dell'Assemblea generale annuale del 7 luglio 1977, il Presidente del Consiglio di Amministrazione di BMW, Eberhard von Kuenheim annunciò: "Il volume degli ordini ha raggiunto livelli così elevati che lo stabilimento di Dingolfing riesce difficilmente a tenerne il passo". L'anno precedente il fatturato della società era cresciuto del 32 per cento e BMW stava producendo il 24 per cento in più di auto ed il 10 per cento in più di motociclette. L'andamento positivo continuava nella prima metà del 1977, il che significava che i dipendenti dovevano di nuovo fare turni supplementari per soddisfare la sempre crescente richiesta. Per assicurare anche ai clienti internazionali la possibilità di acquistare l'ammiraglia fin dall'inizio, versioni con guida a destra venivano offerte fin dalle prime fasi. Nel luglio, i primi kit CKD furono spediti allo stabilimento BMW in Sud Africa, mentre nel dicembre iniziò la produzione di una versione speciale della 733i che mirava all'importantissimo mercato nordamericano. Nel 1977 furono costruite quasi 20 mila BMW Serie 7, numero destinato a salire a 35.745 unità nel primo anno intero di produzione e a superare le 35 mila unità nei due anni successivi. In fin dei conti, la BMW Serie 7 riscontrava un successo maggiore rispetto a qualsiasi precedente serie di modelli BMW della sua categoria.

I primi anni della Serie 7 videro l'introduzione regolare di ulteriori optional. Nel 1978 BMW iniziò ad offrire l'ABS. Per rendere la guida del modello top della Casa ancora più sicura e più confortevole, BMW lanciò dotazioni come il sistema di allarme antifurto, lo specchietto di cortesia per il guidatore, nonché serrature riscaldate per le portiere, sedili riscaldabili, computer di bordo, cruise control, parasole per il lunotto posteriore e climatizzatore automatico. Per gli automobilisti che passavano molto tempo in viaggio per affari, era disponibile anche la predisposizione per il telefono mobile.

A partire dall'ultima parte dell'agosto 1979, le grandi BMW sei cilindri venivano offerte esclusivamente con motori ad iniezione particolarmente efficienti nei consumi. La BMW 728i, che sviluppava 184 CV, prese il posto della 728 e la precedente 733i fu ribattezzata 732i. Mentre la cilindrata e la potenza rimanevano invariate, i miglioramenti comprendevano la nuova elettronica digitale del motore, integrata per la prima volta in un modello BMW di serie. Questo sistema utilizzava un microcomputer per calcolare il momento preciso per l'accensione e la quantità di carburante da iniettare in ogni condizione di marcia. Nuova nella gamma era la BMW 735i equipaggiata con il motore 3,5 litri 218 CV già noto sulla 635CSi.

All'inizio dell'estate del 1980 fu consegnato ad un cliente il primo esemplare del nuovo modello al top della gamma della Serie 7 di prima generazione - la BMW 745i dotata di un motore sei cilindri da 252 CV con turbocompressore azionato dai gas di scarico e trasmissione automatica a tre velocità di serie. La denominazione del modello derivò dalle prime due cifre del risultato dalla formula convenzionale applicata ai modelli turbo nelle competizioni dell'epoca: la cilindrata moltiplicata per 1,4 dava la classe secondo la quale

BMW Group

Corporate Communications

le auto turbo venivano disposte in pista. Per la BMW Serie 7, con una cilindrata di 3.210 cc, il calcolo dava il numero 4.494, difficile da eguagliare nel segmento delle berline.

Al di fuori della gamma ufficiale di prodotti, e quindi poco noto al pubblico, BMW costruì un modello 725i dotato del motore da 150 CV derivato dalla 525i e destinato agli enti pubblici, le cui auto venivano spesso limitate ad una cilindrata di 2,5 litri. Per assicurare che questi potenziali clienti avessero sempre l'opzione di scegliere un modello della Serie 7, BMW decise di montarvi il collaudato motore della Serie 5. Quando la produzione finì nell'aprile del 1986, un totale di 921 esemplari di questo modello speciale era stato costruito. Analogamente pensata per gli enti pubblici, nel 1981 BMW introdusse una versione blindata della Serie 7.

Nel settembre 1982, alcune modifiche tecniche ed estetiche cominciavano ad apparire nell'ambito di una rielaborazione generale del modello. Esternamente, la caratteristica griglia BMW si presentava più piatta, la presa d'aria nella griglia del radiatore era più piccola ed il pannello sotto il paraurti era stato modificato. Il modello top, la 745i, montava ora un motore 3,4 litri, sebbene la potenza rimanesse invariata, nonché una trasmissione automatica a quattro velocità. Le BMW 735i e 745i potevano essere dotate di tappezzerie in pelle "Executive" al costo aggiuntivo di 3.390 marchi. Nel 1984 fu resa disponibile la trasmissione automatica a quattro velocità con controllo elettrico-idraulico e tre modalità di cambiata. In quell'autunno, la gamma della BMW Serie 7 fu arricchita da altri due modelli di lusso: la BMW 735i Highline e la 745i Highline con caratteristiche di gran lusso.

Quando questa serie uscì di produzione nel giugno 1986, ne erano state costruite in tutto 285.029 unità. Il modello più venduto fu la 728i, consegnata in 70.360 esemplari, seguita dalla 735i con 60.818 unità. Esattamente 16.848 auto BMW della Serie 7 andarono in Sud Africa come kit CKD. Anche qui la più potente della BMW Serie 7 trovò un mercato. Nella prima parte del 1984, praticamente all'insaputa del pubblico europeo, fu lanciata una versione speciale della 745i equipaggiata con un motore atmosferico M88/3 a quattro valvole per cilindro proveniente dalla BMW M1. Grazie al suo sistema di iniezione elettronica L-Jetronic, la potenza raggiunse i 290 cavalli, trasmessa da un cambio sportivo a cinque velocità o da una trasmissione automatica a quattro rapporti con controllo elettro-idraulico e tre modalità di funzionamento. La BBS Mahle forniva i cerchi in lega e la Pirelli i pneumatici P7 205/55 o 225/50. La sua tecnologia e l'equipaggiamento interno furono adottati dai modelli Executive europei della BMW Serie 7. Esternamente, la 745i era riconoscibile per i copripneumatici recanti il vecchio logo della BMW Motorsport, mentre all'interno soltanto il contaghiometri presentava la lettera "M" e le strisce Motorsport indicavano che il motore sotto il cofano era qualcosa fuori dell'ordinario. Con una velocità massima di 241 km/h, la BMW 745i sudafricana era soltanto leggermente meno veloce della BMW M5, più leggera di quasi 300 kg. Fino a tutto maggio 1986, soltanto 192 esemplari di questo cavallo di razza uscirono dalla fabbrica.

Anche il mercato statunitense offriva una variante speciale della BMW Serie 7, conosciuta come L7. Anche tra gli appassionati conoscitori BMW, questa designazione di modello viene riconosciuta soltanto a partire della terza generazione della Serie 7, quando l'auto fu offerta sui mercati arabi e asiatici con un passo allungato ed una sezione centrale più ampia. Tuttavia, nell'autunno del 1985 apparve sul mercato americano un modello L7 nel quale la lettera L stava ad indicare "lusso". Questo modello corrispondeva

BMW Group

Corporate Communications

in quasi ogni dettaglio all'europea BMW 735i Highline, sebbene offrisse una gamma di dotazioni di serie supplementari, come l'airbag per il conducente, il tetto apribile elettricamente, l'aria condizionata ed i sedili riscaldati.

Ma la BMW Serie 7 non era soltanto sinonimo di lusso e dinamismo; essa era sempre portatrice di innovazioni. I primi anni Ottanta, per esempio, videro l'inizio di un esperimento pionieristico: in collaborazione con l'Istituto tedesco di prove e di ricerca per l'aviazione ed il volo spaziale (DFVLR), una BMW 735i ed una 745i furono adattate all'utilizzo così chiamato bivalente sia di idrogeno liquido sia di benzina. Per l'epoca, BMW aveva già capito le qualità ambientali dell'idrogeno ed il fatto che, come fonte di energia rinnovabile, l'idrogeno sarebbe stato disponibile a lungo termine ed in quantità virtualmente illimitate. Il sistematico sviluppo di questa idea avrebbe portato, nella seconda parte del 2006 e dopo quasi 25 anni di lavoro, al lancio del primo modello di produzione alimentato a idrogeno: la BMW Hydrogen 7.

Per ulteriori informazioni:

Patrizia Venturini
Public Relations
BMW Group Italia
Tel. 02 51610164 – Fax 02 51610416
Email: patrizia.venturini@bmmw.it

Website: www.press.bmwgroup.com