

Vorstellung Borgward BX7: Kein leichtes Erbe

Von Michael Kirchberger

Borgward ist wieder da. Nach der Insolvenz und der Auflösung des Unternehmens 1963 meldet sich die wiederbelebte Marke jetzt mit einem SUV zurück, das in China produziert und bereits seit einem Jahr im Reich der Mitte im Verkauf ist. Der Borgward BX7 steht als TS Limited Edition allerdings nicht bei den Händlern, denn die gibt es, zumindest vorläufig, nicht. Über das Internet und später auch über Sixt als Vertriebspartner soll der 4,72 Meter lange Viertürer bei uns den Weg zum Kunden finden. Zunächst gibt es ausschließlich eine vollausgestattete Version und eine Motorisierung, damit kostet das China-SUV 44 200 Euro.

Das Design prägen der übergroße Kühlergrill und markante Linienführungen über den Radhäusern, das ist nicht atemraubend, im Detail jedoch wohl überlegt. So umschließen etwa nach unten verlängerte Türkanten die Seitenschweller und schützen sie vor Verschmutzung. Das verhindert, dass Hosenbeine, die beim Ein- oder Aussteigen unweigerlich mit der Karosserie in Kontakt kommen, öfters den Weg in die Waschmaschine antreten müssen als nötig. Anleihen aus vielen gängigen Formensprachen geben dem Borgward jedoch keinen unverwechselbaren Charakter. Das gilt auch für den Innenraum. Zwar sind Materialmix aus Leder und hochwertigen Kunststoffen und die Verarbeitung auch in der zweiten Reihe durchaus ansprechend, doch fehlt der gewisse Unterschied zu den gängigen Angeboten aus Japan und Korea.

Die Platzverhältnisse für die Passagiere sind auf allen Sitzen großzügig, auch auf der Rückbank fühlen sich zwei Mitfahrer auf langer Strecke wohl. Was bei einem Radstand von 2,76 Meter allerdings zu erwarten ist. Weniger üppig ist das Kofferraumvolumen bemessen. 545 Liter Gepäck passen hinter die Sitzreihe im Fond, klappt man deren Rückenlehnen um, werden daraus 1377 Liter. Kein Wert, der dem BX7 ein Alleinstellungsmerkmal geben könnte. Immerhin ist der Laderaumboden eben und die Heckklappe mit einer elektrischen Unterstützung ausgestattet. Die Zuladung liegt bei nur 387 Kilogramm, das Gesamtgewicht des Wagens allerdings bei 2241 Kilogramm. Eine Anhängelast wird dem Premierenmodell noch nicht zugestanden, eine Anhängerkupplung kommt erst gegen Ende des Jahres ins Angebot.

Ein Diesel hat in dieser Fahrzeugklasse bei den Asiaten keine Freunde, Borgward bietet das SUV daher ausschließlich mit einem Vier-Zylinder-Turbobenziner an. Der wurde in Deutschland entwickelt, gebaut wird er im Motorenwerk der Marke nahe bei Peking. Er holt aus zwei Litern Hubraum 224 PS (165 kW) und liefert 300 Newtonmeter Drehmomentspitze bei 1500 Umdrehungen in der Minute. Kombiniert mit der obligaten Sechs-Gang-Automatik vom Zulieferer Aisin gelingt der Sprint von 0 auf 100 km/h in 9,4 Sekunden, 208 km/h Höchstgeschwindigkeit sind möglich. Die gelungene Geräuschdämmung der Radhäuser reduziert die Abrollgeräusche der Pneu zuverlässig, auch das Windrauschen bei höherem Tempo hält sich in Grenzen. Dadurch aber fällt der Motor eher als lärmig auf, auch die Wandlerüberbrückung der Automatik verhindert sein häufiges Hochdrehen bei Leistungsabruf nicht. Dabei klingt die Maschine öfter angestrengt, fast als würde eine stufenlose Automatik die Kräfte übertragen. Wie auch immer, die Fahrleistungen sind für diese Klasse in Ordnung.

Beim Verbrauch zeigt der Vierzylinder erwartungsgemäß keine Zurückhaltung. 8,9 Liter gibt Borgward als Normkonsum an, bei einer kurzen Ausfahrt rund um den Unternehmenssitz in Stuttgart herum zeigte der Bordcomputer allerdings Werte um zwölf Liter Verbrauch auf 100 Kilometer. Verwöhnte Dieselfahrer werden sich mit der dabei erzielbaren Reichweite von 500 Kilometern kaum begnügen wollen, 60 Liter Tankvolumen

sind knapp bemessen. Außerdem erfüllt der aktuelle BX7 nur die Abgasnorm Euro 6b, die anspruchsvollen Werte der Euro 6d-Temp werden erst im Herbst erreicht, wenn ein Partikelfilter und innermotorisches Feintuning die Emissionen weiter senken. Der Preis, so ein Borgward-Sprecher, wird sich nicht ändern. Ebenso bleibt es zunächst beim Allradantrieb, der mit einer elektronisch gesteuerten Haldexkupplung die Kräfte bei Bedarf an die Hinterräder verteilt. Versionen mit reinem Frontantrieb sind jedoch nicht ausgeschlossen. Außerdem soll sich im kommenden Jahr eine elektrisch angetriebene Variante zum Angebot gesellen, geplant ist obendrein ein Coupé, das unter dem Kürzel GT antreten wird.

Auch dieses wird eine Federung bekommen, die zwar weich abgestimmt ist, aber dennoch vor kräftigen Stößen kapitulieren muss. Schlechte Fahrbahnbeläge bringen den BX7 in Unruhe. Die Lenkung ist ebenfalls kein mustergültiges Beispiel für Präzision, sie arbeitet mit kräftiger Servounterstützung und sehr indirekt, wie wir es von manch amerikanischem Auto her kennen. Gefallen finden dagegen die Bremsen, die wohldosiert und nicht ohne Biss operieren.

Der BX7 TS Limited Edition ist komplett ausgestattet. Ein Panoramadach aus Glas, Klimaautomatik, Navigation, DAB-Tuner, eine 360-Grad-Kamera und das TFT-Cockpit-Display gehören zum Serienstandard. Eine 4G-Internetverbindung, ein WLAN-Hotspot sowie die Fernbedienung von Fensterhebern und Verriegelung per Smartphone sind ebenso bei Borgward an Bord. Erst Ende des Jahres soll der BX7 mit verringertem Ausstattungsumfang angeboten werden, dann dürfte es ein Einstiegsmodell auch unter 40 000 Euro geben.

Für Wartung und Service hat sich Borgward ATU als Partner ausgesucht. Die Werkstattkette hat mehr als 550 Stützpunkte in Deutschland, die nach Ansicht ihrer Betreiber etwa 90 Prozent aller notwendigen Arbeiten an den Fahrzeugen übernehmen könne. Für anspruchsvollere Aufgaben werden 30 Niederlassungen zu Kompetenzzentren aufgerüstet, die auch Karosseriearbeiten ausführen und elektrische Probleme lösen können.

Die Hintergründe der Marken-Renaissance sind schnell erzählt. Borgward-Enkel Christian hat mit Geschäftspartnern den chinesischen Nutzfahrzeug-Giganten Foton als Investor gewinnen können, als Unternehmensleiter wurde der ehemalige Daimler-Manager Ulrich Walker eingestellt. Der Sitz der Firma ist Stuttgart, dort wurde der BX7 entwickelt, gebaut wird er in China. Im volumenträchtigen Markt der Volksrepublik passt das SUV gut ins Bild. Den klangvollen Namen kennt dort jedoch niemand. Bei uns birgt er allenfalls für ältere Autofahrer noch einen gewissen Wohlklang, die sich an Baureihen wie Isabella oder Hansa erinnern. Die aber setzen eher auf Angebote aus deutschen Landen, wenn es günstiger sein soll, greifen sie zu japanischen oder koreanischen Autos. Leicht wird es Borgward bei uns nicht haben. (ampnet/mk)

Daten Borgward BX7 TS Limited Edition

Länge x Breite x Höhe (m): 4,76 x 1,92 x 1,69
Radstand (m): 2,76
Motor: R4, 1981 ccm
Leistung: 165 kW / 224 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 300 Nm bei 1500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 208 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,4 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 8,9 Liter
Effizienzklasse: E
CO₂-Emissionen: 212 g/km (Euro 6b)
Leergewicht / Zuladung: min. 1854 kg / 387 kg

Kofferraumvolumen: 545–1377 Liter
Bereifung: 235/60 R18
Wartungsintervall: 30 000 km / 1 Jahr
Grundpreis: 44 200 Euro

Bilder zum Artikel



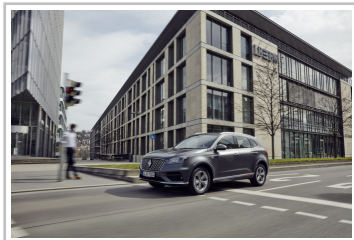
Borgward BX7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Borgward



Borgward BX7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Borgward



Borgward BX7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Borgward



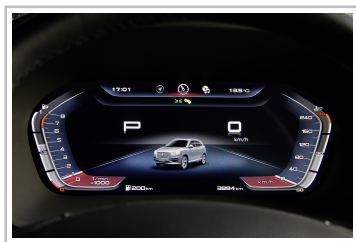
Borgward BX7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Borgward



Den normalen Werkstattservice für Borgward soll ATU sicherstellen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Borgward



Borgward BX7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Borgward



Borgward BX7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Borgward
