

BMW 730d Steptronic (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (180 kW / 245 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,5

Die Oberklasse ist bekanntlich das Spielfeld der Premium-Hersteller, das technisch Machbare im Serienautomobilbau zu zeigen. BMW hat seine 7er-Reihe komplett neu entwickelt und dabei diesen Grundsatz sehr beachtet. Herausgekommen ist ein beeindruckendes Auto. Im Design ist es nun nicht mehr so provokant wie der Vorgänger, technisch aber hat BMW die Messlatte ein Stück höher gelegt. Neu sind ein erweitertes Nightvision mit Personenerkennung (Nachtsichtfunktion), eine Verkehrszeichen-Erkennung, eine Aktiv-Lenkung mit Hinterachslenkung und der neu entwickelte 6-Zylinder-Dieselmotor. Dieser ist ein wahrer Genuß, er verbindet Laufkultur, Leistung und Sparsamkeit in bisher noch nicht erlebter Weise. Die Fahrwerksextras (Dynamic Drive, Integral-Aktivlenkung) sorgen für eine Fahrdynamik auf Sportwagenniveau mit imposanten Leistungen im ADAC-Ausweichtest. Die Instrumente sind ein echter Hingucker, trotzdem sehr gut ablesbar und mit einem exzellenten Kontrast gesegnet. Ansonsten ist im Komfort- und Luxusbereich alles lieferbar, was gut und teuer ist. Und so wundert es am Ende nicht, dass der neue BMW 730d aufgrund seiner unzähligen sehr guten Eigenschaften das bisher beste Auto in seiner Klasse im ADAC Autotest ist. Von seinen Konkurrenten absetzen kann er sich hauptsächlich bei der Fahrdynamik und beim günstigen Verbrauch. Höchste Sicherheitsstandards sind selbstverständlich. Das alles hat aber auch seinen Preis: mindestens 69.900 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi A8 3.0 TDI, Jaguar XJ6 Diesel, Mercedes S 320 CDI, Volkswagen Phaeton V6 TDI.

- + **sehr gute Verarbeitung**
- + **hervorragende Sitze**
- + **exzellentes Fahrwerk**
- + **herausragende Allrad-Aktivlenkung**
- + **sehr gute aktive und passive Sicherheits**
- + **viele High-Tec-Extras lieferbar**
- + **günstiger Verbrauch**
- + **Feinabstimmung auf höchstem Niveau**

- **sehr teure Anschaffung**
- **Kofferraum nicht variabel**



Karosserie/Kofferraum

Note 2,5

Verarbeitung

Note: 1,5

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck. Alle Bleche und Anbauteile sind sauber hergestellt und zusammengebaut; nur bei der Innenseite des Kofferraumdeckels hat sich BMW die vollständige Lackierung gespart. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die ausgewählten Materialien sind sehr hochwertig und ihre Verarbeitung tadellos. Reichlich Leder- und matte Aluapplikationen sorgen für den standesgemäßen Luxusflair. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum; zusätzlich schützen Kunststoffabdeckungen die Schweller vor Kratzern. Der Unterboden ist von vorne bis hinten fast vollständig verkleidet und weitgehend glattflächig, das reduziert die Luftwirbelungen und sorgt damit für eine bessere Straßenlage, ein niedrigeres Geräuschniveau und einen geringeren Verbrauch. Die Tankverriegelung ist in die zentrale Türverriegelung integriert, es ist ein Fehlbetankungsschutz im Stutzen vorhanden, nur die Dieselpistole passt hinein. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Der neue 7er ist serienmäßig mit Runflat-Reifen ausgerüstet.

- Ein Reserverad ist nicht mehr lieferbar und würde im Kofferraum auch keinen Platz mehr finden. Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern.

Sicht

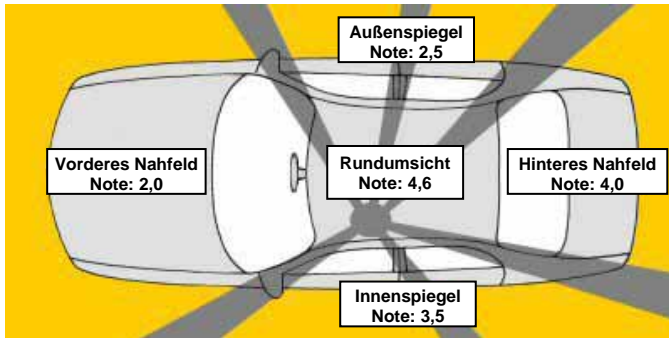
Note: 2,0

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend. Der Fahrer kann die Front aber dank der sichtbaren Motorhaube gut abschätzen.

Kurven- und Abbiegelicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) und leuchten in Kurven hinein. Beim Abbiegen vergrößern zusätzliche Lampen die seitliche Ausleuchtung.





Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

- + Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innenspiegel und die Außenspiegel automatisch ab (Serie). Beheizbar und elektrisch anklappbar sind die Außenspiegel zusätzlich. Serienmäßig gibt es helles und sehr homogen leuchtendes Bi-Xenonlicht, gegen Aufpreis ist Kurvenlicht und Abbiegelicht erhältlich - die Straßenausleuchtung klappt damit ausgezeichnet, da die beiden Lichtkegel individuell elektronisch gesteuert werden und sich verschiedenen Fahrzuständen anpassen (z.B. Innerorts, Landstraße, Autobahn, Regen). In der Aufpreisliste findet sich auch ein Fernlichtassistent sowie Parksensoren für Front und Heck. Zusätzlich gibt es eine Heckkamera sowie zwei Kameras in der Frontschürze bei den vorderen Radläufen (SideView), die jeweils ein Bild links und rechts von der Motorhaube liefern und das Herausfahren aus engen Lücken erleichtern können. Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, sie befreien die Scheibe zuverlässig und über einen großen Wischbereich von Wasser, auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten.
- Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue 7er-BMW schlecht ab. Der Grund sind die breiten Fensterpfosten und die hohe Fensterunterkante hinten, welche die Sicht nach draußen einschränken.



Aufgrund der breiten Dachsäulen und der hohen Gürtellinie mit schmalen Fensterflächen ist die Sicht arg eingeschränkt.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,5

- + Einen schlüssellosen Komfortzugang gibt es gegen Aufpreis. Mit dieser Funktion kann man sich auch nicht mehr aussperren, weil das Auto "weiß", wenn der Schlüssel noch im Auto liegt und dann nicht verriegelt. Vorne wie hinten steigt man zufriedenstellend bis gut ein und aus, die Schweller sind nicht zu breit und nicht zu hoch und die Sitzflächen befinden sich in einer passenden Höhe über der Straße; nur die Höhe der Türausschnitte ist nicht optimal, beim Einsteigen muss man den Kopf etwas einziehen. Sehr angenehm sind die fast im 90-Grad-Winkel öffnenden Türen, die über eine stufenlose Türbremse verfügen und von dieser in jeder beliebigen Position auch an Steigungen zuverlässig aufgehalten werden.

- Gewöhnungsbedürftig hoch befinden sich die Türinnengriffe in Form einer Türleiste knapp unterhalb des Fensters - wer das erste mal im 7er eine Tür schließen will, muss erstmal suchen. Andererseits sind die Griffe immerhin gut erreichbar.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,1

Mit 455 Litern bietet das Gepäckabteil klassenüblichen Standard. Das Kofferraumvolumen ist leider nicht erweiterbar.



Mit 455 l Volumen liegt der Kofferraum des 7er-BMW auf einem Niveau mit dem der Konkurrenten von Audi und Mercedes.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,9

Die Größe der Ladeöffnung ist zufriedenstellend, das übliche bei einer Oberklasselimosine. Der Kofferraum kann recht gut genutzt werden, er ist nicht zerklüftet und hat einen ebenen Boden, seine Form ist insgesamt zweckmäßig. Die Höhe der Ladekante beträgt 71 cm; die innere Bordwand von 16 cm stört, über sie muss das Gepäck beim Ausladen gehoben werden.

- + Die Heckklappe öffnet und schließt automatisch auf Knopfdruck (Option), die Hände bleiben sauber.

Kofferraum-Variabilität

Note: 4,2

- Eine umklappbare Rückbank ist nicht erhältlich. Immerhin gibt es eine Durchladeluke sowie einen Skisack. Für kleine Gegenstände befindet sich links an der Seite ein Netz sowie rechts im Kofferraumboden ein kleines Fach.

Innenraum

Note 1,7

Bedienung

Note: 0,7

- + Gigantisch erscheint auf den ersten Blick die Zahl der Knöpfe und Funktionen. Eine gewisse Eingewöhnungszeit benötigt man für die Fülle an Möglichkeiten schon, eine gute Ergonomie und durchdachte Details stellt man aber schnell fest. Und so fällt es nicht schwer, BMWs neues Flaggship zu steuern. Das elektrisch ein-



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung waren schon beim Vorgänger auf höchstem Niveau, jetzt kann aber auch die Funktionalität restlos überzeugen.

stellbare Lenkrad (in Höhe und Reichweite) sowie günstig angeordnete Pedale und Schalthebel ermöglichen Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die Vordersitze können auf mannigfaltige Weise eingestellt (optional) und passend justiert werden. Der Motor wird mittels Start-Knopf angelassen, eine Halterung für den Schlüssel fehlt leider (bei Komfortzugang). Ab jetzt gibt es nur noch jeweils einen Lenkstockhebel links und rechts, Schluss ist mit den Verwechslungen wie beim Vorgänger. Der Tempomat wird wieder über Tasten am Lenkrad gesteuert, auf Wunsch regelt ein Radar-System den Abstand zum Vordermann (nicht im Testauto). Serienmäßig regelt ein Sensor die Scheibenwischer, der Innenspiegel und die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar sind die Außenspiegel sowieso. Die Schalter für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte sind praxisingerecht beim Lichtschalter untergebracht. Für diese sowie für das Abblendlicht gibt's Kontrollleuchten bei den Instrumenten. Letztere sind ausgezeichnet ablesbar und verfügen über einen sehr guten Kontrast. Große hochauflösende Displayflächen liefern ergänzende Informationen u.a. über Verbrauch und Reichweite. Zusätzlich gibt's gegen Aufpreis ein Head-Up-Display, das in der Windschutzscheibe vor dem Fahrer die Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen und die gerade erlaubte Höchstgeschwindigkeit anzeigt. Die Verkehrszeichenerkennung arbeitet gut, aber lange nicht perfekt – wirklich darauf verlassen kann man sich nicht. Die angezeigte erlaubte Maximalgeschwindigkeit wird aus den Kartenmaterialinformationen des Navisystems und den durch eine Kamera in der Windschutzscheibe erkannten Schildern ermittelt. Einschränkungen bei der Uhrzeit und bei Nässe werden registriert und berücksichtigt (z.B. bei Nässe nur, wenn Regensensor Regen erkennt). Das Navigationssystem funktioniert sehr gut und arbeitet ausgesprochen schnell. Das hochauflösende Display zeigt eine brillante Darstellung. Das Radio lässt sich gut bedienen, es gibt nun acht mit beliebigen Systemfunktionen frei belegbare Funktionstasten (z.B. Radiosender, Navigationsziel, Telefondirektwahl, Klimaeinstellung). Die Klimabedieneinheit ist relativ übersichtlich, die Funktionsvielfalt will aber beherrscht werden – oder man überlässt alles der sehr effektiv arbeitenden Klimaautomatik, die auf Wunsch über eine Vierzonen-Regelung verfügt. Das i-Drive ist durch Vorwahltasten deutlich bedienungsfreundlicher geworden. Alle Schalter und sogar die Drehradchen der Lüftungsgitter sind einwandfrei beleuchtet; zusätzlich gibt es an vielen Stellen (Türen, Mittelkonsole, Fond) eine indirekte Ambientebeleuchtung, ergänzend zur Innenraumbeleuchtung mit vier Leseleuchten. An den Ablagen gibt's wenig auszusetzen, das Handschuhfach könnte aber etwas größer sein.

Raumangebot vorne*

Note: 1,9

- + Der Fahrersitz lässt sich für fast 2 m große Personen einstellen. Die Kopffreiheit ist dabei sehr üppig. Die gute Innenbreite sorgt zusätzlich für ein angenehmes subjektives Raumgefühl, man ist gut aufgehoben, fühlt sich aber nicht eingeeengt.

Raumangebot hinten*

Note: 2,8

Auf der Rückbank finden zwei Erwachsene bequem Platz, der



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90m ausreichend Platz. Auffällig ist dabei die üppige Beinfreiheit.

mittlere Sitz ist im Prinzip ein Notsitz und eher für kurze Strecken geeignet.

- + Auch 1,90 m große Personen können auf den Rücksitzen bequem reisen (Vordersitze für 1,85-m-Personen eingestellt) - limitierend ist dabei die Kopffreiheit, die Beine hätten noch mehr Platz. Zufriedenstellend fällt die Innenbreite aus. Subjektiv gibt's am Platzangebot im Fond aber nichts auszusetzen.

Komfort

Note 1,4

Federung

Note: 1,3

- + Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist BMW beim neuen 7er sehr gut gelungen. Sie ist sehr ausgewogen und pariert die meisten Fahrbahnbeschaffenheiten einwandfrei. Für die elektronische Dämpferregelung stehen drei Stufen zur Verfügung: Normal, Comfort und Sport. Die Normalstellung zeigt sich für die meisten Fahrbahnzustände als geeignet und bieten einen guten Kompromiss. Wer es ein wenig komfortabler schätzt, kann den Comfort-Modus wählen, dann schwingt die Karosserie insbesondere bei längeren Bodenwellen etwas nach, ist aber im Gegenzug von kurzen Bodenwellen noch weniger beeinflusst. Der Sportmodus bringt ein direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher. Es ändert sich auch das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor. Im Normal-Modus werden lange wie kurze Fahrbahnwellen und -unebenheiten sehr gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen bekommen die Insassen nur gedämpft akustisch mit, unbequem wird es deshalb nie. Die aufpreispflichtigen 19-Zoll-Räder mit kleinem Querschnitt und Run-Flat-Eigenschaften haben kaum Federwirkung, umso erstaunlicher ist der gute Federungskomfort. Stuckern kennt das Flaggschiff von BMW nicht, auf regelmäßigen Bodenwellen bleibt die Karosserie ruhig, egal bei welcher Geschwindigkeit. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen fallen gering aus. Der Seitenneigung wirkt effektiv der Wankausgleich entgegen (Testwagen mit Dynamic Drive).

Sitze

Note: 1,1

- Testwagen mit aufpreispflichtigen Vollledersitzen. Der Lederbezug ist bei sommerlichen Temperaturen etwas schweißtreibend, gegen Aufpreis gibt es eine angenehme und zugfreie Sitzlüftung.
- + Die optionalen Komfortsitze vorne bieten mannigfaltige Einstellungsmöglichkeiten: Neben der Höhe und Neigung der Sitzfläche kann auch das obere Drittel der Lehne separat eingestellt und damit gleichzeitig die Kopfstütze optimal nahe am Kopf platziert werden. Die Sitze können einwandfrei für ganz unterschiedliche Personenstaturen und -größen eingestellt werden. Die Lehnen der Vordersitze sind optimal geformt und bieten dem Rücken einen besonders guten Halt - die Seitenwangen können elektrisch in ihrer Breite verstellt werden, so ergibt sich auf Wunsch ein besonders fester Seitenhalt. Die Flächen der Vordersitze sind bei optimaler Druckverteilung sehr gut geformt. Die Vordersitzlehnen sind sehr hoch, der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze sehr gut und damit die Sitzposition optimal. Die BMW-Komfortsitze gehören zu den besten Sitzen, die man in Serien-PKW's erhalten kann. Fahrer- und Beifahrersitz sind auf Wunsch mit einer elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt. Auf der Rückbank geht es nicht ganz so luxuriös zu, dennoch gefallen die hohen Lehnen, die gut konturierten Flächen und die ausgewogene Polsterung - so ergibt sich auch für große Erwachsene eine angenehme Sitzposition. Auf Wunsch bekommt man hinten elektrisch einstellbare Sitze, Sitzheizung und Sitzlüftung. Vorne und hinten sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

Innengeräusch

Note: 1,3

- + Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bis 130 km/h ist sehr niedrig. Der Motor ist praktisch nicht zu hören, nur unter Last ist ein leises Grummeln zu vernehmen. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch angenehme Gespräche zwischen den Insassen möglich. Erstaunlich ist auch die gute Geräuschisolation nach außen, selbst laute Gespräche innen können von außen Stehenden nicht gehört werden.

Heizung, Lüftung

Note: 1,8

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Die Heizung spricht im neuen 7er trotz sparsamen Motors gut an

und zeigt eine gute Heizwirkung, vorne etwas besser als hinten. Eine 2-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschaltung gibt es serienmäßig. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur getrennt regeln, auf Wunsch auch die Mitfahrer hinten (4-Zonen-Klimaautomatik). Die Luftmengen lassen sich in verschiedenster Weise individuell regeln, Fahrer und Beifahrer getrennt, zudem kann über das Bordmenü die Intensität je Lüftöffnung (oben, mitte, unten) eingestellt werden. Wem dies zu kompliziert erscheint, kann auf die sehr gute Automatikfunktion zurückgreifen, die entweder sanft, normal oder mit kräftiger Wirkung das Klima regelt.

	vorne	hinten
Heizungsansprechen	12 min. Note 2,0	14 min. Note 2,5
Maximale Heizleistung	Note 2,8	Note 2,9

Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,1

Fahrleistungen*

Note: 1,3

- + Es ist erstaunlich, wie vehement der 3-l-Dieselmotor den immerhin 1,9 Tonnen schweren Wagen in Bewegung setzt. Überholmanöver sind im Handumdrehen erledigt, für den Sprint von 60 auf 100 km/h braucht er kaum mehr als vier Sekunden. Auch auf der Autobahn lässt der Selbstzünder selbst bei Geschwindigkeiten über 200 km/h nicht locker. Von einer "Einstiegsmotorisierung" kann man hier eigentlich nicht sprechen.

Laufkultur

Note: 1,0

- + BMW ist für seine seidenweich laufenden Reihensechszylinder bekannt. Der Dieselmotor nach eben solcher Bauart im 730d läuft fast so ruhig wie ein Benzinmotor und verkneift sich jegliche Vibrationen. Damit gehört er zu den kultiviertesten Dieselmotoren, die in Serien-PKWs zu kaufen sind. Erstaunlich ist die Laufruhe über den gesamten Drehzahlbereich, von Leerlaufdrehzahl bis 5.000 U/min., egal ob unter Last oder im Schubbetrieb, der Dreiliter-Diesel bleibt immer vornehm im Hintergrund.

Schaltung

Note: 1,0

- + Die Sechsgang-Automatik mit Tiptronic-Funktion lässt sich nun wieder bequem über einen Ganghebel auf dem Mitteltunnel steuern. Das Einlegen der Fahrstufen gelingt intuitiv und einfach, die Elektronik verhindert eine eventuelle Fehlbedienung. Das Getriebe selbst schaltet passend, weitgehend ruckfrei und situationsgerecht und ist optimal auf die Motorcharakteristik abgestimmt.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen optimal zur Leistungscharakteristik des Dieselmotors. Für jede Geschwindigkeit und Fahrsituation steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Auch bei hohen Geschwindigkeiten verfügt der Motor über genügend Drehzahlreserven - das kommt vor allem dem Verbrauch zu Gute.

Fahreigenschaften

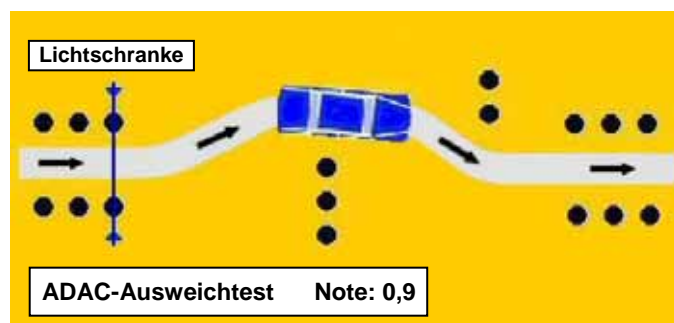
Note 1,1

Fahrstabilität

Note: 0,7

- Der Testwagen ist mit optionaler Integral-Aktivlenkung sowie Dynamic Drive ausgestattet.
- + Der 7er-BMW verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. Auch von Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt er sich wenig beeindrucken. Muss man bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausweichen, greift das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) ein und hilft dem Fahrer, das Auto unter Kontrolle zu halten. Zusätzlich unterstützt ihn die Hinterachslenkung, sie ist voll elektronisch gesteuert. Bis zu einem gewissen Grad kann die Bordelektronik auch den vorderen Lenkwinkel verändern und so den DSC-Eingriff unterstützen. Die Abstimmung der einzelnen Komponenten ist BMW beeindruckend gut gelungen: beim ADAC-Ausweichtest verhält sich der 7er für ein Auto dieser Größe und

dieses Gewichts überragend. Er rangiert in einer Liga mit Audi R8 und Mercedes SL. Der große BMW reagiert spontan auf die Lenkbefehle und kann den Test mit einer Eingangsgeschwindigkeit von 94 km/h durchfahren. Dabei zeigt er praktisch kein Überschieben, weder mit der Vorderachse noch mit der Hinterachse. Auch stellt er an den Fahrer keine besonderen Anforderungen, um das Auto unter Kontrolle zu halten - dieser muss nur lenken und das Auto fährt dort hin, wo gewünscht. Eine Reifendruckkontrolle ist serienmäßig.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten

Note: 1,0

- + In sehr schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der 7er leicht. Dieses Fahrverhalten bringt auch weniger geübte Fahrer nicht aus der Ruhe. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich dank ausgeklügeltem Fahrwerk und effektiver Steuerung der Komponenten das Eigenlenkverhalten nicht.

Lenkung*

Note: 1,5

- Testwagen mit aufpreispflichtiger Integral-Aktivlenkung.
- + Der 7er reagiert spontan auf Lenkkorrekturen, ohne dabei nervös zu wirken. Dies funktioniert bei praktisch jedem Tempo sehr gut, da die Hinterräder bis drei Grad in beide Richtungen gelenkt werden können (Hinterachslenkung). Die Elektronik regelt in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Fahrsituation die entsprechenden Lenkwinkel hinten, dadurch ergibt sich ein erstaunlich agiles Handling für ein Auto dieser Größe. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn und zeigt sich sehr präzise. Der 7er wirkt sehr handlich, im Stand genügt lediglich eine Lenkradumdrehung aus der Nulllage heraus, um die Räder voll einzuschlagen. Gleichzeitig ist der Kraftaufwand am Lenkrad dank der variablen Servounterstützung gering. Der Wendekreis von weniger als 12,3 m geht für ein über fünf Meter langes Auto in Ordnung. Regelt das elektronische Stabilitätsprogramm DSC, kann die Elektronik auch den hinteren und sogar den vorderen Lenkwinkel beeinflussen (im Rahmen des möglichen Einstellbereichs der Aktivlenkung) - dadurch kann das DSC noch effektiver wirken. Das Ergebnis beispielsweise beim Ausweichtest ist beeindruckend.

Bremse

Note: 1,3

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 730d durchschnittlich 37 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 275/40 R19). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, der Druckpunkt ist angenehm und das Bremsgefühl ausgezeichnet.

Sicherheit

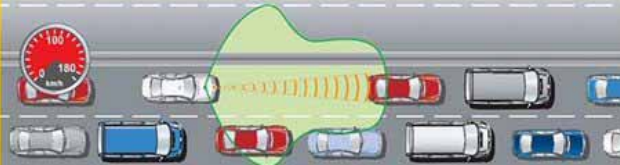
Note 1,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 0,7

- + Der BMW 730d ist serienmäßig neben DSC auch mit einem adaptiven Bremsassistenten und reversiblen Gurtstraffern ausgestattet, die nach jedem Anschnallen die Gurte kurz etwas anziehen, damit sie einwandfrei verlaufen und im Ernstfall optimal wirken können. Die Run-Flat-Reifen reduzieren die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt und erkannte Personen hervorhebt sowie separat über Symbole dem Fahrer

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Nachtsicht-Assistent (BMW)

Eine Wärmebild-Kamera überträgt (bei eingeschaltetem Fahrlicht) ihre Informationen auf ein Display. Darauf erscheinen warme Gegenstände heller als kalte. Die Reichweite ist ähnlich der von Fernlicht.



Head-Up-Display

In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



Spurassistent

Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



Totwinkelassistent

Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



zeigt, ob die Personen stehen oder von welcher Seite kommend sie sich bewegen. Neben den serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfern ist optional Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - das aufwendige Lichtsystem verfügt über zahlreiche Betriebsmodi je nach Fahrsituation und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Auf Wunsch gibt es auch einen Spurhalte- und einen Spurwechsel-Assistenten, die Systeme arbeiten mit Kameras und Radarsensoren, der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlichter aufmerksam gemacht. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter 5 mal pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an. Die aufpreispflichtige Integral-Aktivlenkung kann durch elektronische Lenkeingriffe das DSC unterstützen (siehe Punkt Lenkung). Das optionale ACC verfügt über eine Notbremsfunktion, um einen Aufprall zu verhindern oder seine Schwere zu reduzieren. Es bietet außerdem eine Stop&Go-Funktion, die das Auto beispielsweise im Stau bis zum Stillstand herunter bremsst, gestoppt hält und, wenn der vordere Wagen weiterfährt, den 730d auch automatisch wieder beschleunigt. Ein weiteres Highlight ist das Head-up-Display, es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vorm Fahrer ein.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,1

- + Der neue 7er verfügt über Front-, vordere Seitenairbags und von vorne nach hinten durchgehende Windowbags. Das Sicherheitsniveau ist wie bei einem Oberklassefahrzeug zu erwarten sehr hoch. Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Die vorderen Kopfstützen bieten auch zwei Meter großen Personen noch optimalen Schutz, sie sind zudem aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen für bis 1,75 m große Personen, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist gut bis zufriedenstellend. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Im Info-Display bei den Instrumenten wird zudem angezeigt, auf welchen hinteren Plätzen Gurte angelegt sind. An den sehr stabilen Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden. Ordert man die Ausstattungsoption BMW Assist, verfügt das Auto über die Möglichkeit, bei einem Unfall, wenn der Crash- oder Airbagsensor auslöst, die erweiterte Notruf-funktion automatisch zu aktivieren. Dann werden unter Anderem die genaue Fahrzeugposition, die Anzahl der Insassen und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt.

Kindersicherheit

Note: 1,6

- Auf der Rückbank lassen sich nur auf den äußeren Sitzplätzen Kindersitze befestigen, der Mittelsitz ist aufgrund seiner Flächenform ungeeignet. Drei Kindersitze nebeneinander hätten wegen der Innenbreite ohnehin keinen Platz.

- + Dank fester Gurtschlösser lassen sich Kindersitze auf der Rückbank unkompliziert befestigen - alternativ auch mittels Isofix-System. Die Gurtlängen reichen für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtschlösser sind kurz und flach, somit können viele Kindersitze lagestabil befestigt werden. Die Beifahrerairbags können mit dem Schlüssel abgeschaltet werden, dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen-Sitze auf dem Beifahrersitz erlaubt.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

- + Die Motorhaube ist im vorderen Bereich relativ hoch, zudem befinden sich kaum harte Bauteile unmittelbar hinter dem Stoßfänger und unter der Motorhaube. Somit ist von einem moderaten Verletzungsrisiko bei einem Fußgänger-Unfall auszugehen. Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor.

Verbrauch/Umwelt

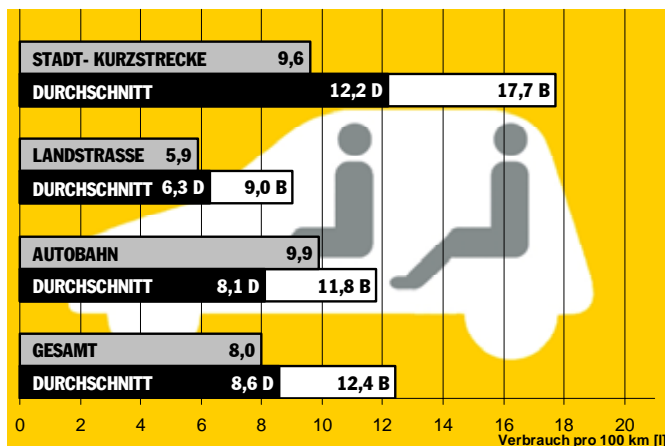
Note 1,8

Verbrauch*

Note: 2,2

- + Für ein Auto dieser Größe und dieses Gewichts liegt der Verbrauch des neuen 730d günstig. Gegenüber seinem Vorgänger verbraucht er nun etwa einen Liter alle 100 Kilometer und damit über 10 Prozent weniger, bei gleichzeitig gestiegener Leistung. Im Durchschnitt sind es 8,0 l Diesel pro 100 km. Innerorts konsumiert er 9,6 l, außerorts 5,9 l und auf der Autobahn 9,9 l alle 100 km. In der Praxis sind bei zurückhaltender Fahrweise ohne weiteres

Verbräuche unter 7 l/100 km möglich. Und selbst bei sehr zügiger Fahrweise wird der Kraftstoffverbrauch kaum über 10 l/100 km steigen. Damit setzt er eindeutig in seiner Klasse neue Bestwerte.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 1,4

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig. Die Rußpartikel werden effektiv von einem geschlossenen Filtersystem aufgefangen und verbrannt. Der Motor erfüllt bereits die Euro-5-Norm.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,2

Betriebskosten

Note: 0,7

- + Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da der 730d mit dem Diesel sehr genügsam umgeht, entstehen in diesem Bereich keine zu hohen Kosten. Daher erhält er eine gute Bewertung.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,7

- Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von 200.000 km ausgelegt.
- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 7er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
 - Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

Wertstabilität

Note: 3,0

Die Wertstabilität ist bekanntlich nicht die Stärke solch teurer Oberklasse-Limousinen. Dennoch wird dem neuen 730d ein zufriedenstellender Restwertverlauf attestiert, weil das Modell über modernste Technik verfügt und ganz neu auf dem Markt ist, weshalb innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein Modellwechsel zu erwarten ist.

Kosten für Neuanschaffung

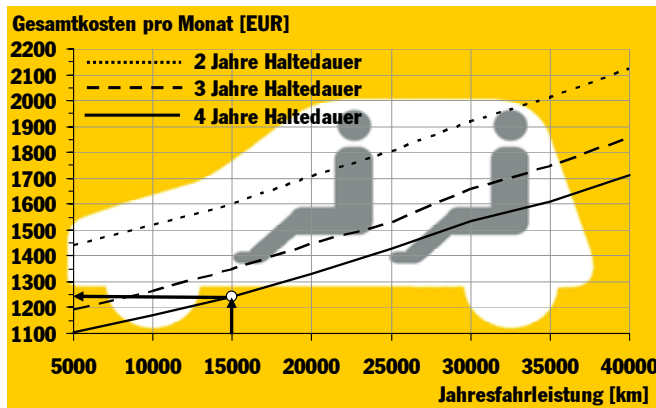
Note: 4,6

- Der Preis ist gigantisch: 69.900 Euro für die Basisversion. Hinzu kommen deftige Preise für weitere Sonderausstattungen wie beispielsweise Leder oder Komfortsitze, technische Leckerbissen wie Nightvision oder ACC-Tempomat. Schnell steigt der Preis über 100.000 Euro. Andererseits ist die Finesse im Detail und die akribische, aufwendige Feinabstimmung beeindruckend und zeigt, dass das Preis-Leistungs-Verhältnis des neuen 730d letztlich nicht schlechter ist als bei einem VW Polo. Für den Käufer stellt sich nur die Frage, ob er dies alles braucht - was er bekommt, ist sein Geld wert.

Fixkosten

Note: 4,5

- Die festen Ausgaben sind sehr hoch, das fängt schon bei der Steuer an, die der Staat verlangt. Auch die Versicherungen langen kräftig zu und stellen aufgrund der ungünstig hohen Typenklasseneinstufungen hohe Rechnungen für Heftpflicht, Vollkasko und Teilkasko aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1243 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	740i	750i	730d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2979	8/4395	6/2993
Leistung [kW(PS)]	240(326)	300(407)	180(245)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	450/1500	600/1750	540/1750
0-100 km/h[s]	5,9	5,2	7,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	245
Verbrauch pro 100 km [l]	10,6SP	11,9SP	8,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/29/28	23/30/28	24/29/30
Steuer pro Jahr[Euro]	202	297	463
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	1.434	1.740	1.244
Grundpreis[Euro]	75.500	90.000	69.500

Aufbau:

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 CA = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

Daten und Messwerte

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2993 ccm
Leistung	180 kW (245 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	540 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF245/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	275/40R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,1 m/12,25 m
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	4,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,6/5,9/9,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	192 g/km/ 213 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5072 mm/1902 mm/1479 mm
Leergewicht/Zuladung	1955 kg/550 kg
Kofferraumvolumen	455 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	1000 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	137 Euro
Monatliche Werkstattkosten	97 Euro
Monatliche Fixkosten	170 Euro
Monatlicher Wertverlust	839 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1243 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	24/29/30
Grundpreis	69.500 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1880 Euro
Aktivlenkung (+ Hinterachslenkung)	1750 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	670 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	810 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Spurassistent	520 Euro°
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	950 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Lordosenstütze	360 Euro°
Nachtsicht-Assistent (Personenerkennung)	2200 Euro
Navigationssystem	2900 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	2750 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	440 Euro°
Skisack/Durchladeluke	350 Euro°

Außen

Alarmanlage	480 Euro°
Außenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Schiebe-Hubdach	1490 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,5

Karosserie/Kofferraum	2,5
Verarbeitung	1,5
Sicht	2,0
Ein-/Ausstieg	2,5
Kofferraum-Volumen*	3,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9
Kofferraum-Variabilität	4,2
Innenraum	1,7
Bedienung	0,7
Raumangebot vorne*	1,9
Raumangebot hinten*	2,8
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	1,4
Federung	1,3
Sitze	1,1
Innengeräusch	1,3
Heizung, Lüftung	1,8
Motor/Antrieb	1,1
Fahrleistungen*	1,3
Laufkultur	1,0
Schaltung	1,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,1
Fahrstabilität	0,7
Kurvenverhalten	1,0
Lenkung*	1,5
Bremse	1,3
Sicherheit	1,2
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	0,7
Passive Sicherheit - Insassen	1,1
Kindersicherheit	1,6
Fußgängerschutz	2,0
Umwelt	1,8
Verbrauch*	2,2
Abgas	1,4
Wirtschaftlichkeit*	3,2
Betriebskosten*	0,7
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,7
Wertstabilität*	3,0
Kosten für Neuanschaffung*	4,6
Fixkosten*	4,5

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigkeit in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand November 2008