



BMW 730d BluePerformance Automatic (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (180 kW / 245 PS)

In der Oberklasse liefert BMW das fahraktivste Auto. Mit seiner optionalen Integral-Aktivlenkung (Allradlenkung) und dem Wankausgleich Dynamic-Drive kaschiert der 7er gekonnt seine Größe. Dank all der ausgefeilten Technik muss man dabei nicht auf den üblichen Luxus verzichten. Die Komfortsitze verwöhnen die Insassen und lassen selbst lange Strecken zur Entspannungsfahrt werden. Das Geräuschniveau ist dank aufwendiger Dämmung und kultiviertem Motor angenehm niedrig. Der Sechszylinder-Diesel sorgt für standesgemäße Fahrleistungen, verbraucht dabei aber trotzdem nicht viel Sprit: 7,4 l/100 km im ADAC EcoTest sind ein guter Wert. Zudem werden die Abgase nach Euro-6-Norm gefiltert (BluePerformance-Kat). Sicherheitstechnisch ist der 7er auf dem neuesten Stand, neben Radartempomat, Nachtsichtfunktion und Kollisionswarnung sind auch Spurwechselassistent und Spurverlassenswarnung lieferbar. Der einzige wirkliche Haken an diesem Technikwunder ist der Preis: Schon die 74.790 Euro Grundpreis sind sehr viel Geld, mit all den beschriebenen Annehmlichkeiten ausgestattet kostet das Auto knapp 100.000 Euro.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** mit Euro-6-Norm nur Mercedes S-Klasse, sonst auch Audi A8 und Jaguar XJ.

- +** sehr gute Verarbeitung, hervorragende Sitze, Allrad-Aktivlenkung lieferbar, sehr gute aktive und passive Sicherheitsausstattung, günstiger Verbrauch, schadstoffarm nach Euro 6
- sehr teure Anschaffung, Kofferraum nicht variabel



ADAC-URTEIL



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,3

Verarbeitung

⊕ 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 Decklackierung 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 Kuststoffabdeckungen die Schweller vor Kratzern. Der Unterboden ist von vorne bis hinten fast vollständig verkleidet und weitgehend glattflächig, das reduziert die Luftverwirbelungen 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 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.

2,2

Sicht

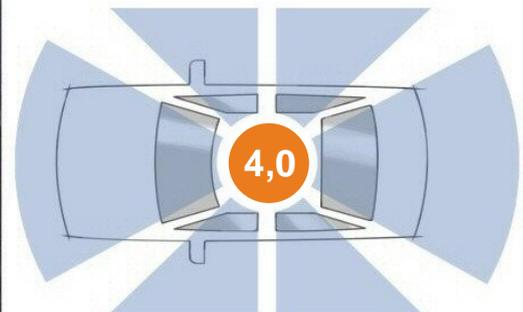
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist nur zufriedenstellend. Der Fahrer kann die Front aber dank der sichtbaren Motorhaube gut abschätzen.

⊕ 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 und Kameras unten an den Außenspiegeln, die ein Umgebungsbild aus der Vogelperspektive erzeugen können. Zwei Kameras in der Frontschürze bei den vorderen Radläufen (SideView, Option) liefern jeweils ein Bild links und rechts von der Motorhaube und erleichtern das Herausfahren aus engen Lücken.

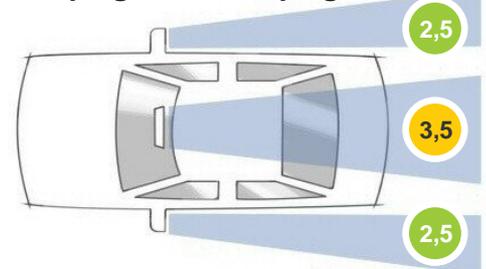


Aufgrund der breiten Dachsäulen und der hohen Gürtellinie mit schmalen Fensterflächen ist die Sicht arg eingeschränkt.

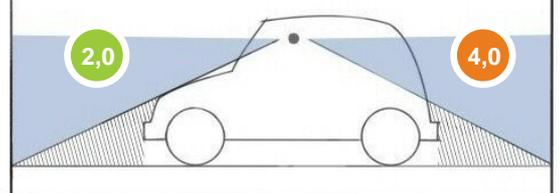
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

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 nur ausreichend ab. Der Grund sind die breiten Fensterpfosten und die hohe Fensterunterkante hinten, welche die Sicht nach draußen einschränken.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ 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 Türe schließen will, muss erstmal suchen. Andererseits sind die Griffe immerhin gut erreichbar.

3,1 Kofferraum-Volumen*

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 denen der Konkurrenten von Audi und Mercedes.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Größe der Ladeöffnung ist zufriedenstellend, das übliche bei einer Oberklasselimousine. 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 gut 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.

4,3 Kofferraum-Variabilität

⊖ 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.

1,6

INNENRAUM

0,8

Bedienung

⊕ 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 Flaggschiff zu steuern. Das elektrisch einstellbare 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 werden (optional). 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 steuert 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 praxistgerecht 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, im ADAC Test zur Verkehrszeichenerkennung war das BMW System der Testsieger. 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 bedienungsfreundlich. Alle Schalter und sogar die Drehrädchen der Lüftungsgitter sind 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 und es fehlen große Fächer für Flaschen.



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

1,9

Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für fast zwei Meter 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.

2,8 Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank finden zwei Erwachsene bequem Platz, der 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.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

1,2 KOMFORT

1,2 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist BMW beim 7er sehr gut gelungen. Sie ist 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 nicht. Die aufpreispflichtigen 19-Zoll-Räder mit kleinem Querschnitt und Run-Flat-Eigenschaften haben kaum Federwirkung, umso erstaunlicher ist der gute Federungskomfort. Stuckern kennt das Flaggship 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).

1,0 Sitze

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 hoch, der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze einwandfrei und damit die Sitzposition optimal. Die BMW-Komfortsitze gehören zu den besten Sitzen, die man in Serien-PKWs 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.

1,4 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bis 130 km/h ist mit 66 dB(A) sehr niedrig. Der Motor läuft dezent im Hintergrund, nur unter Last ist ein sonores Grummeln zu vernehmen. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch angenehme Gespräche zwischen den Insassen möglich. Windgeräusche werden erst über 200 km/h hörbar. Erstaunlich ist auch die gute Geräuschisolation nach außen, selbst laute Gespräche innen können von außen Stehenden nicht gehört werden.

1,5 Klimatisierung

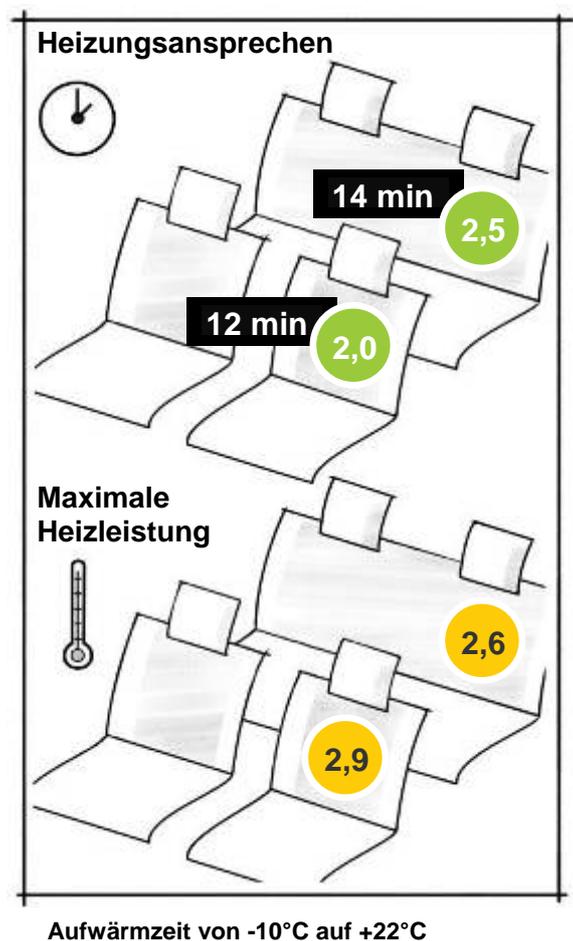
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht im 7er trotz sparsamen Motors gut an und zeigt vorne wie hinten eine ordentliche Heizwirkung. Eine 2-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschaltung gibt es serienmäßig. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur und Luftmengenverteilung getrennt regeln, auf Wunsch auch die Mitfahrer hinten (4-Zonen-Klimaautomatik, im Testwagen vorhanden). 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.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen*

⊕ 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.



1,3 Laufkultur

⊕ BMW ist für seine seidenweich laufenden Reihensechszylinder bekannt. Der Dieselmotor nach eben solcher Bauart im 730d läuft zwar nicht ganz so ruhig wie ein Benzinmotor, verkneift sich aber weitgehend Vibrationen. Damit gehört er zu den kultivierten Dieselmotoren und distanziert sich deutlich von den Vierzylindern. 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 zurückhaltend.

1,2 Schaltung

⊕ Die Sechsgang-Automatik mit manueller Schaltfunktion lässt sich 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.

1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut 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. 2012 zieht die aktuelle Achtgang-Automatik auch in den 7er ein, dann werden die Spreizungen zwischen den einzelnen Gängen kleiner, der höchste Gang noch länger - das bringt Vorteile beim Zusammenspiel von Motor und Getriebe, wie sich schon in anderen BMW-Modellen gezeigt hat.

1,4 FAHREIGENSCHAFTEN

0,9 Fahrstabilität

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.

1,2 Kurvenverhalten

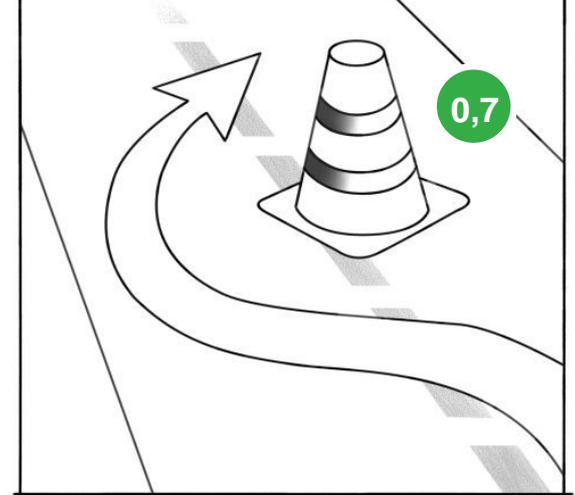
⊕ In sehr schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der 7er leicht. Dieses Fahrverhalten bringt auch weniger geübte Fahrer nicht aus der Ruhe. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich dank ausgeklügeltem Fahrwerk und effektiver Steuerung der Komponenten das Eigenlenkverhalten kaum. Beladen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

1,5 Lenkung*

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.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,1 Bremse

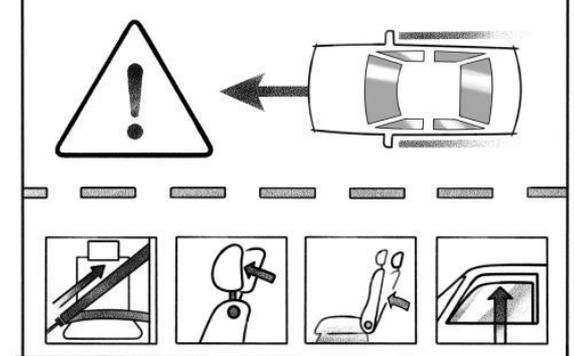
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 730d durchschnittlich 37 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 245/55 R17W Goodyear). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse spricht schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, der Druckpunkt ist angenehm und das Bremsgefühl ohne Tadel.

1,5 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

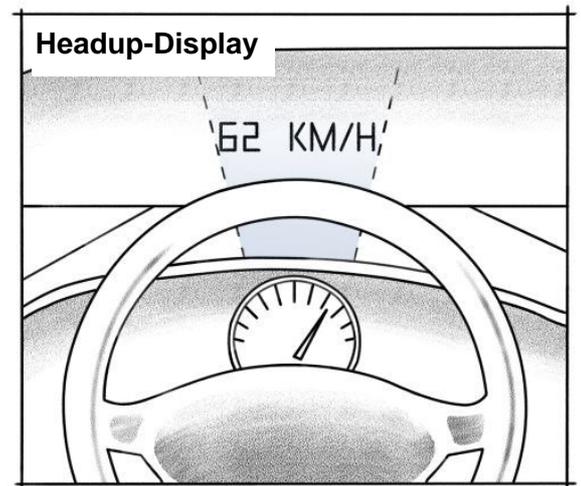
⊕ Der BMW 730d ist serienmäßig neben DSC auch mit einem adaptiven Bremsassistenten und reversiblen Gurtstraffern ausgestattet, die nach jedem Anschnallen die Gurte kurz etwas anziehen, damit sie einwandfrei verlaufen und im Ernstfall optimal wirken können.

PreSafe

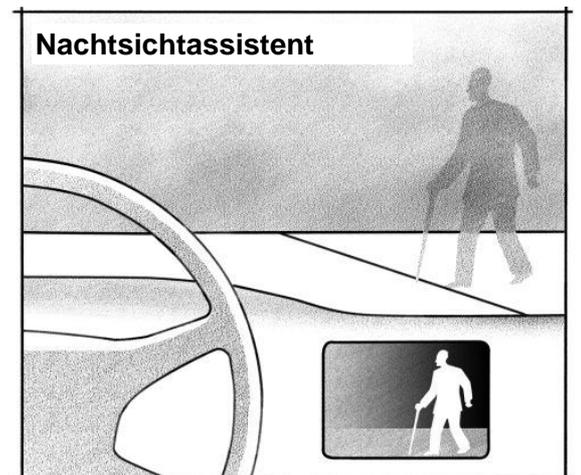


Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

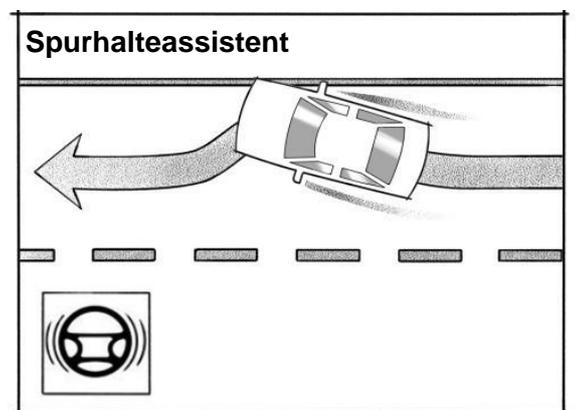
Die Run-Flat-Reifen reduzieren die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt und erkannte Personen hervorhebt sowie separat über Symbole dem Fahrer zeigt, 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 neben der Kollisionswarnung 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 Headup-Display, es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vorm Fahrer ein.



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.



Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.



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.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

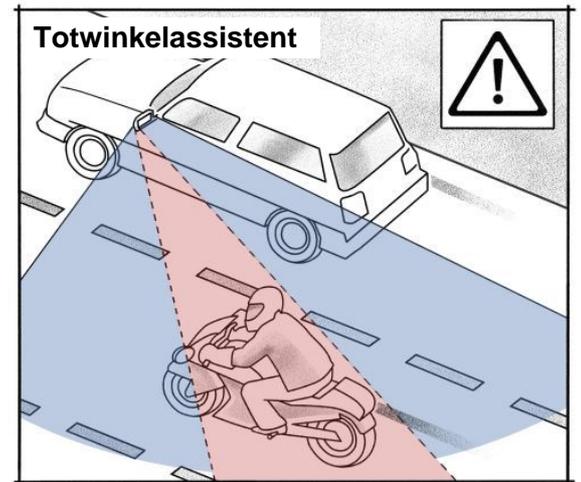
Der 7er verfügt über Front-, vordere Seitenairbags und von vorne nach hinten durchgehende Windowbags. Das Sicherheitsniveau ist wie bei einem Oberklassefahrzeug zu erwarten sehr hoch. Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor. Die vorderen Kopfstützen bieten auch zwei Meter großen Personen 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 Dachhimmel kann eine zusätzliche Abstützfunktion übernehmen; 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 Notrufnummer automatisch zu aktivieren.

Dann werden unter Anderem die genaue Fahrzeugposition, die Anzahl der Insassen und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt.

1,5 Kindersicherheit

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 die meisten Kindersitze lagestabil befestigt werden. Die Beifahrerairbags können mit dem Schlüssel abgeschaltet werden, dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen-Sitze auf dem Beifahrersitz erlaubt.



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.

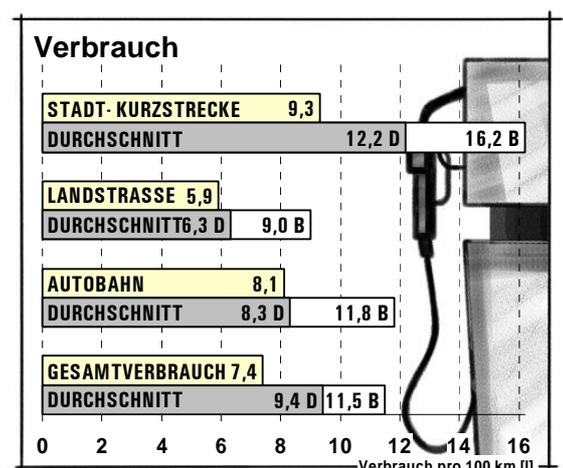
2,5 Fußgängerschutz

+ 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 nicht vor.

1,7 UMWELT/ECOTEST

1,8 Verbrauch/CO2*

+ Für ein Auto dieser Größe und dieses Gewichts liegt der Verbrauch des 730d BluePerformance günstig. Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum beträgt 7,4 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 195 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für gute 42 Punkte. Innerorts verbraucht der 7er 9,3 l, außerorts 5,9 l und auf der Autobahn 8,1 l alle 100 km. Selbst bei sehr zügiger Fahrweise wird der Kraftstoffverbrauch kaum über 10 l/100 km steigen.



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

1,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig, dank des NO_x-Speicherката bleiben auch die Stickoxid-Werte innerorts und außerorts ausgesprochen niedrig und der 730d BluePerformance kann damit die neueste Euro-6-Schadstoffnorm erfüllen. Weil im anspruchsvollen Autobahnzyklus die Stickoxid-Werte dann doch ansteigen, reicht es am Ende nur für 45 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten macht das in der Summe 87 Punkte, die vier von fünf Sterne im ADAC EcoTest bedeuten.

3,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,5 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des 730d BluePerformance verhältnismäßig niedrig liegt, kann er hier eine noch sehr gute Bewertung erzielen.

1,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

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 BMW besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

⊕ Die 7er Reihe von BMW beinhaltet den sog. "Service inclusive". Dies bedeutet, dass innerhalb von 5 Jahren oder max. 100.000 km alle Ölwechsel oder Wartungen ohne Berechnung durchgeführt werden. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 7er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

⊖ BMW gewährt immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

2,9 Wertstabilität*

Dem aktuellen 7er-BMW wird eine zufriedenstellende Restwertentwicklung prognostiziert. Im Jahr 2012 ist mit einem Facelift zu rechnen, ein komplett neues Modell wird nicht innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums erwartet. Die aktuelle Technik und die Euro-6-Abgasnorm wirken sich positiv auf die Wertentwicklung aus.

4,2 Kosten für Anschaffung*

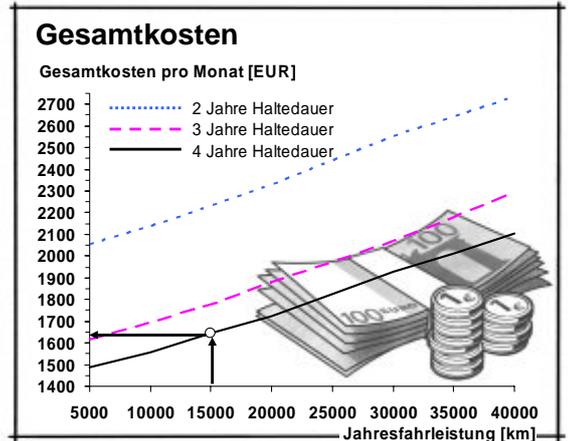
⊖ Ein Auto der Oberklasse ist immer eine kostspielige Angelegenheit, nicht nur im Unterhalt, sondern auch in der Anschaffung. Für den 730d BluePerformance startet der Preis bei 74.790 Euro. Die Basis-Ausstattung ist nicht schlecht, aber in dieser Klasse sind die Erwartungen hoch. Ordert man die üblichen Extras wie Navigationssystem usw. (ADAC Ausstattungswarenkorb), dann kommen nochmals rund 10.500 Euro hinzu.

2,6 Fixkosten*

Die Steuer liegt bei 401 Euro im Jahr - die einmalige Steuergutschrift für die Euro-6-Norm liegt bei 150 Euro und ist damit kaum der Rede wert. Extrem teuer fallen Haftpflicht, Teil- und Vollkasko aus.

3,4 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den BMW 730d BluePerformance, dann kann er sich im Mittelfeld seiner Klasse einsortieren. Die Spritkosten halten sich noch im Rahmen, richtig teuer wird's bei der Versicherung und beim Wertverlust in Euro und Cent. Oberklasse muss man sich eben leisten können und wollen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1642 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	740i	750i	ActiveHybrid 7	760i	730d	740d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2979	8/4395	8/4395	12/5972	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	240(326)	300(407)	342(465)	400(544)	180(245)	225(306)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	450/1500	600/1750	700/2000	750/1500	540/1750	600/1500
0-100 km/h[s]	5,9	5,2	4,9	4,6	7,2	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250	245	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	10,8 SP	11,9 SP	10,6 SP	13,3 SP	7,4 D	7,6 D
CO2 [g/km]	232	266	219	299	178	181
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/28/28	23/29/28	23/31/30	23/31/30	23/29/30	23/30/30
Steuer pro Jahr [Euro]	284	380	286	478	401	407
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1868	2175	2167	2960	1645	1808
Preis [Euro]	79.600	91.900	105.900	135.800	73.600	80.600

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
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)	245/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,1/12,25 m
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,3/ 5,9/ 8,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	178g/km / 195g/km
Innengeräusch 130km/h	66dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5072/1902/1479 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2140 mm
Leergewicht/Zuladung	1945 kg/560 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455 l/455 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	1080 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	152 Euro
Monatliche Werkstattkosten	78 Euro
Monatliche Fixkosten	152 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.260 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.642 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/29/30
Grundpreis	74.790 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



BMW 730d BluePerformance Automatic (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	2200 Euro
Aktivlenkung (+ Hinterachslenkung)	1950 Euro ^o
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	670 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch	810 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Spurassistent	520 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
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 ^o
Klimaautomatik	Serie
Lordosenstütze	430 Euro ^o
Nachtsicht-Assistent (mit Personenerkennung)	2200 Euro
Navigationssystem	3000 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	2750 Euro ^o
Sitze, vorn, beheizbar	440 Euro ^o

AUSSEN

Alarmanlage	480 Euro ^o
Außenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Lackierung Metallic	1080 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1490 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	1,4
Verarbeitung	1,3	Fahrstabilität	0,9
Sicht	2,2	Kurvenverhalten	1,2
Ein-/Ausstieg	2,5	Lenkung*	1,5
Kofferraum-Volumen*	3,1	Bremse	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8	Sicherheit	1,5
Kofferraum-Variabilität	4,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Innenraum	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Bedienung	0,8	Kindersicherheit	1,5
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	2,5
Raumangebot hinten*	2,8	Umwelt/EcoTest	1,7
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	1,8
Komfort	1,2	Schadstoffe	1,5
Federung	1,2		
Sitze	1,0	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,0
Innengeräusch	1,4	Betriebskosten*	1,5
Klimatisierung	1,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,6
Motor/Antrieb	1,4	Wertstabilität*	2,9
Fahrleistungen*	1,8	Kosten für Anschaffung*	4,2
Laufkultur	1,3	Fixkosten*	2,6
Schaltung	1,2	Monatliche Gesamtkosten*	3,4
Getriebeabstufung	1,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest