



BMW 730d Steptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse
(195 kW / 265 PS)

Die sechste Generation des BMW 7er setzt neue Maßstäbe und erhält erstmals im aktuellen ADAC Autotest das Gesamturteil "sehr gut". Damit ist die bayerische Luxuslimousine das Beste, was der Automarkt derzeit zu bieten hat. BMW hat sein Flaggschiff unauffällig aber konsequent weiterentwickelt. So besteht die Karosserie zu Gunsten des Fahrzeuggewichts nun teilweise aus Carbon, der schon beim Vorgänger erhabene Fahrkomfort wurde durch die erstmals eingesetzte Luftfederung weiter perfektioniert und neue Assistenzsysteme sorgen für einen weiteren Schritt in Richtung autonomes Fahren. Ein Staufolgeassistent sowie die über einen Touchscreen im Fahrzeugschlüssel aktivierbare autonome Ein-/Ausparkfunktion sind nur einige neue Systeme des 7er. Um dem enormen Funktionsumfang Herr zu werden, erweitert BMW das bekannte iDrive-Bedienkonzept. Der riesige Zentralbildschirm ist nun als Touchscreen ausgeführt und es kommt erstmals eine Gestiksteuerung zum Einsatz. Der Basisdiesel leistet nun 265 PS, was mehr als ausreichende Fahrleistungen ermöglicht. Einen großen Anteil an dem hervorragenden Gesamtergebnis hat der niedrige Testverbrauch, der gegenüber dem Vorgänger um einen ganzen Liter auf 5,3 l/100 km gesenkt werden konnte. Zusammen mit den sauberen Abgasen erhält der 730d die vollen fünf Sterne im EcoTest. Insgesamt kann man dem 7er allenfalls die fehlende Kofferraumvariabilität ankreiden - ein typisches Problem von Luxuslimousinen. Der Grundpreis wurde gegenüber dem Vorgänger deutlich angehoben und liegt nun bei stolzen 82.600 Euro. Auch wenn die Ausstattung jetzt reichhaltiger ausfällt, verlangt BMW für die meisten Assistenzsysteme Aufpreis. Das mag nicht zum innovativen Anspruch der Marke passen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi A8, Mercedes S-Klasse, Porsche Panamera.

- +** tadellose Verarbeitung, hervorragende Komforteigenschaften, hohes Sicherheitsniveau, kräftige Fahrleistungen, sehr niedriger Verbrauch
- keine Kofferraum-Variabilität, schlecht ablesbare Piktogramme auf den Chromtasten, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL

1,5 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5 Familie

4,2 Stadtverkehr

2,8 Senioren

1,3 Langstrecke

3,1 Transport

1,8 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Der Film zum Test auf youtube:
<http://www.bitly.com/bmw73ovideo>

Stand: April 2016
Text: D. Silvestro

Verarbeitung

- ⊕ Die Verarbeitungsqualität der Luxuslimousine liegt auf allerhöchstem Niveau. Selbst im Detail findet man so gut wie keine Nachlässigkeiten. Alle Karosseriebauteile sind sauber gefertigt und verbaut, lediglich an der Unterseite der Hutablage fehlt eine Stoffverkleidung. Im Innenraum setzt sich der tadellose Qualitätseindruck fort. Die verwendeten Materialien sind durchweg sehr hochwertig und die Verarbeitung liegt selbst im Detail auf hohem Niveau. Reichlich Leder- und eine Vielzahl an Aluminium-Applikationen sorgen für standesgemäßen Luxusflair. Vieles davon kostet jedoch saftig Aufpreis. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum. Zusätzlich schützen Einstiegsleisten die Schweller vor Kratzern. Der Unterboden ist von vorn bis hinten vollständig verkleidet und glattflächig, das reduziert Luftverwirbelungen und sorgt für ein niedrigeres Geräuschniveau. Die Tankverriegelung ist in die zentrale Türverriegelung integriert, zudem gibt es einen Fehlbetankungsschutz, wodurch das Fahrzeug nicht versehentlich mit Benzin anstatt Diesel betankt werden kann.
- ⊖ Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie bzw. den Lack bei kleinen Remplern.

Alltagstauglichkeit

Der 7er ist mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte ausgestattet. Optional kann man die Exclusive Lounge Fondkonsole ordern, dann findet man im Fond zwei Einzelsitze vor (nicht im Testwagen).

- ⊕ Der 730d ist mit einem 78 l großen Kraftstofftank ausgestattet. Mit einer Tankfüllung sind so Reichweiten von rund 1.470 km möglich. Die maximale zulässige Zuladung beträgt 535 kg. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, es gibt aber keine stabile Reling. Die zulässige Anhängelast fällt mit 2.100 kg (gebremst), bzw. 750 kg (ungebremst) ebenso großzügig aus wie die maximale Stützlast, die bei 100 kg liegt.
- ⊖ Mit einer Länge von 5,10 m und einer Fahrzeugbreite von 2,18 m (inkl. Außenspiegel) fehlt es dem Flaggschiff in der Stadt an Wendigkeit. Serienmäßig findet man nur ein Reifenreparaturset im Kofferraum vor, das sich schon bei leichten Reifenschäden als unwirksam erweisen kann. Gegen Aufpreis gibt es auch Reifen mit Notlaufeigenschaften. Diese sorgen im Falle eines Reifenschadens für eine bessere Fahrstabilität und erlauben eine Weiterfahrt mit begrenzter Geschwindigkeit bis zur nächsten Werkstatt. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug sucht man im Fahrzeug vergebens.

Sicht

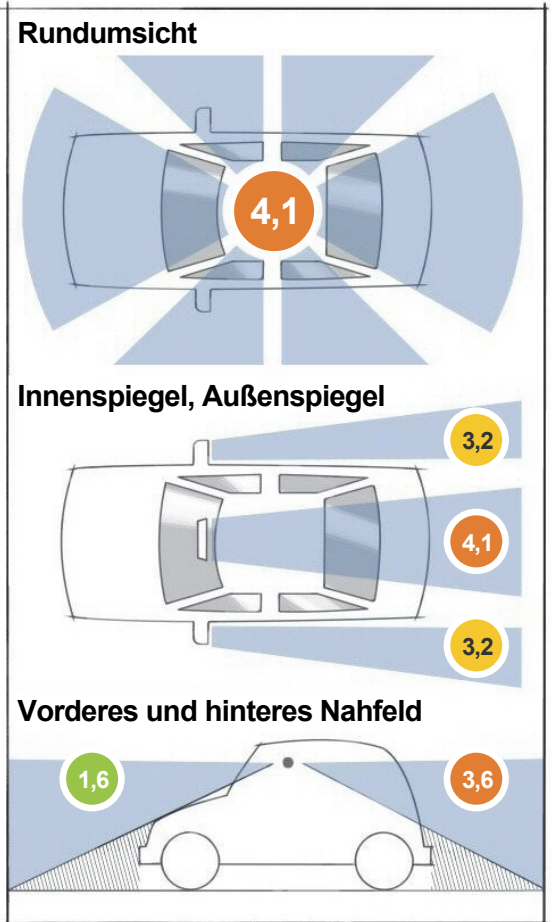
Die Luxuslimousine zeigt sich äußerst unübersichtlich. Das Heck hat man beim Rückwärtsfahren kaum im Blick und auch Gegenstände direkt hinter dem Fahrzeug sind nicht ideal zu erkennen. Auch die lange Motorhaube liegt nicht komplett im Blickfeld des Fahrers. Das Sichtfeld in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend.



Breiten Dachsäulen, nicht voll versenkbare Kopfstützen sowie die hohe Gürtellinie mit schmalen Fensterflächen verhindern eine ausreichende Sicht nach hinten.

⊕ Beide Außenspiegel besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Sowohl der Innen-, als auch beide Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerfer automatisch ab (Serie). Neben den serienmäßigen Einparkensoren für vorn und hinten kann man gegen Aufpreis eine ganze Reihe an weiteren Funktionen ordern, die das Rangieren und Parken erleichtern. Neben einer Rückfahrkamera findet man auch eine 360°-Kamera in der Aufpreisliste. Zusätzliche Kameras in den Außenspiegeln sowie an der Fahrzeugfront geben dann ein Rundumsichtbild aus der Vogelperspektive wieder. Im 3D-Sichtmodus kann das Kamerabild durch Gestensteuerung (Wischbewegung der Hand) gedreht werden - ein technisch beeindruckendes Feature, das im Alltag aber kaum Vorteile bringt. Ebenfalls optional gibt es einen Einparkassistenten. Als innovative Neuheit gibt es für den 7er eine ferngesteuerte Parkfunktion (nicht im Testwagen). Der Fahrer fährt dabei vor eine Parklücke oder Garage und kann das Fahrzeug verlassen. Der Einparkvorgang wird dann über den Displayschlüssel aktiviert und der 7er parkt autonom ein. Um die Limousine auszuparken, muss der Fahrer lediglich über den Schlüssel die Ausparkfunktionen aktivieren und das Fahrzeug fährt wieder heraus. Das System verspricht vor allem beim Parken in einer Standardgarage Vorteile, da diese kaum breit genug sind, um noch einen komfortablen Ausstieg aus dem Flaggschiff zu ermöglichen. Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut und sorgen auch bei hohen Geschwindigkeiten für ein gutes Wischergebnis. Man findet serienmäßig adaptive LED-Scheinwerfer an Bord, die dank adaptivem Kurvenlicht, Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer und dem blendfreien Fernlichtassistenten BMW Selective Beam in jeder Situation für eine hervorragende Fahrbahnausleuchtung sorgen. Gegen Aufpreis bietet BMW auch Laserlicht an. Die LED-Scheinwerfer beinhalten dann ein zusätzliches Laser-Modul, das die Reichweite des Fernlichts auf bis zu 600 m verdoppeln soll. Da das Laserlicht aufgrund der Blendgefahr für andere Verkehrsteilnehmer nur in wenigen Situationen aktiviert wird, hält sich der zusätzliche Nutzen im Alltag jedoch in Grenzen.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der 7er nur mäßig ab. Vor allem die breiten hinteren C-Säulen sowie die nicht komplett versenkbaren Kopfstützen im Fond schränken die Sicht stark ein. Die indirekte Ambientebeleuchtung führt zu störenden Spiegelungen in Front- und Seitenscheiben.



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.

2,4 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg vorn klappt zufriedenstellend. Vor allem der niedrige Schweller und die auch für größere Personen ausreichende Höhe der Türöffnung erleichtern den Zustieg. Nicht ideal sind dagegen der niedrig positionierte Sitz und der große Abstand zur Schwelleraußenkante. Hinten steigt man dank großzügiger Türausschnitte und weit öffnender Türen trotz der niedrigen Sitzbank komfortabel ein und aus.

⊕ Angenehm sind die weit öffnenden Türen, die über kräftige Türbremsen verfügen und an Steigungen zuverlässig offen gehalten werden. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen. Mit dem serienmäßigen schlüssellosen Zugangssystem kann der Schlüssel in der Tasche bleiben und das Fahrzeug wird automatisch entriegelt, wenn man den Türgriff berührt.

Man kann sich auch nicht mehr aussperren, weil das Auto "weiß", wenn der Schlüssel noch im Auto liegt und dann nicht verriegelt. Neuartig ist das Bediendisplay, das man im Schlüssel integriert hat. Auf dem LCD-Touchscreen lassen sich auch von unterwegs Statusinformationen zum Fahrzeug abrufen. Zudem kann man damit die Standheizung-/ Lüftung aktivieren sowie die automatische Ein-/Ausparkfunktion steuern. Optional gibt es eine Softclose-Automatik für die Türen. Diese müssen nur noch angelegt werden und werden dann selbstständig zugezogen. Die Scheinwerfer leuchten bei Dunkelheit noch für gewisse Zeit nach und beleuchten so den Bereich vor dem Fahrzeug. Details wie LEDs in den Türgriffen und ein Lichtteppich um die Einstiegsbereiche (Welcome Light Carpet) sorgen für eine gute Umfeldbeleuchtung.

3,8

Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen der Oberklasselimousine fällt nicht gerade großzügig aus. Es passen zwar akzeptable 445 l in den Kofferraum, da er sich allerdings nicht erweitern lässt und auch der Transport sperriger Gegenstände kaum möglich ist, erhält der 7er in diesem Kapitel nur eine akzeptable Bewertung. Es können lediglich bis zu fünf handelsübliche Getränkekisten im Kofferraum verstaut werden.



Der Kofferraum mit 445 l Volumen ist ausreichend für das Reisegepäck.

2,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Zugänglichkeit des Kofferraums ist nur zufriedenstellend. Die Ladekante liegt mit rund 70 cm recht hoch über der Fahrbahn und der Kofferraumboden ist mit der Ladekante nicht ganz eben. Zum Ausladen muss das Gepäck 17 cm angehoben werden. Die Heckklappenöffnung ist recht breit, allerdings aufgrund der Limousinenform nicht sehr hoch. Da die Heckklappe weit aufschwingt, stört sie beim Ein- und Ausladen nicht. Das Format des Kofferraums eignet sich kaum zum Transport sperriger Gegenstände, da die maximale Ladehöhe nur 54 cm beträgt. Aufgrund der geringen Höhe ist der hintere Teil des Gepäckraums nur schlecht zugänglich. Der Bügel des Heckklappenschlosses steht ungünstig ab - bei Unachtsamkeit kann man sich leicht den Kopf stoßen.

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt automatisch auf Knopfdruck (Serie), die Hände bleiben sauber. Trägt man den Schlüssel bei sich, muss man lediglich mit dem Fuß unter die Stoßstange tippen, die Heckklappe schwingt dann automatisch auf - eine sehr hilfreiche Funktion, wenn man z.B. die Hände mit Einkaufsgepäck voll hat. Die Klappe lässt sich auch per Fußkick wieder schließen.

4,8

Kofferraum-Variabilität

⊖ Eine umklappbare Rückbank ist nicht erhältlich. Immerhin gibt es optional eine Durchladeluke sowie einen Skisack. Für kleine Gegenstände gibt es so gut wie keine Ablagemöglichkeiten. Lediglich rechts im Kofferraumboden gibt es ein kleines Ablagefach.

2,0

INNENRAUM

1,5

Bedienung

BMW bündelt im neuen 7er eine Vielzahl an Bedienmöglichkeiten. Das umfangreiche Bedienkonzept ermöglicht die individuelle Steuerung vieler Funktionen, erhöht aber auch die Komplexität.

Neben dem bekannten iDrive-Controller, der als zentrales Bedienelement dient, findet man wie bisher für die wichtigen Funktionen Tastenblöcke an Bord. So sind die Funktionen der Klimaregelung und des Multimediasystems sinnvoll und übersichtlich in Funktionsblöcke zusammengefasst. Das Klimadisplay beinhaltet im unteren Bereich zusätzliche Touchflächen, die mit weiteren Funktionen belegt sind. Auch die frei belegbaren Schnellwahltasten sind nun als Softtouchtasten ausgeführt. Auch an vielen anderen Stellen kommen berührungsempfindliche Softtouchtasten zum Einsatz. Das sieht nobel aus, die Haptik ist aber nicht mehr ganz so gut wie bei klassischen Tasten. Das große 10,25 Zoll Hauptdisplay lässt nicht nur über den iDrive-Controller bedienen, es ist nun auch erstmals bei BMW als Touchscreen ausgeführt. Funktionen können somit nun auch einfach per direkter Berührung der Bildschirmfläche gewählt werden. Neu ist die Möglichkeit, einige Funktionen per Gestensteuerung zu bedienen. So können als Beispiel durch Kreisen des Fingers die Lautstärke reguliert und durch eine wischende Handbewegung Telefonate abgewiesen werden. Auch kann man durch gleichzeitiges Austrecken des Mittel- und Zeigefingers eine frei wählbare Funktion steuern (z.B. Ausschalten des Control-Displays). Die Gestensteuerung reagiert nicht immer zuverlässig und lenkt teils stärker vom Verkehr ab, als sie nützlich ist. Die Bedienung über die klassischen Bedienelemente ist einfacher, logischer und während der Fahrt sicherer. Der iDrive-Controller besitzt eine Touch-Oberfläche, wodurch Buchstaben und Zahlen auf dieser gezeichnet werden können - das ist hilfreich, um z.B. Navigationsziele einzugeben. Serienmäßig findet man das Navigationssystem Professional an Bord. Dieses beinhaltet auch eine Echtzeit-Verkehrsinformationen sowie einen Concierge Service (telefonischen Auskunftsdienst), der bei Fragen unterschiedlicher Art unterstützt (z.B. Suche von Restaurants, Notfallapotheken). Optional lässt sich der 7er weiter online vernetzen. Dann kann man zum Beispiel im Internet surfen sowie auf das Online-Entertainment zurückgreifen und unzählige Musiktitel aus unterschiedlichen Genres herunterladen.



Der BMW überzeugt im Innenraum mit ausgezeichneter Material- und Verarbeitungsqualität. Auch die Funktionalität kann überzeugen.

⊕ Das Lenkrad lässt sich serienmäßig elektrisch in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und auch der Wählhebel liegt gut zur Hand. Die Vordersitze lassen sich elektrisch einstellen und haben eine Memory-Funktion. Nettes Gimmick bei den Komfortsitzen: Berührt man die Taste der Sitzeinsteller, werden im Hauptdisplay automatisch die Einstellmöglichkeiten eingeblendet. Der Motor wird mittels gut zugänglichem Start-Knopf im Armaturenbrett angelassen. Der Tempomat lässt sich über Tasten am Lenkrad steuern, auf Wunsch regelt ein Radar-System (ACC) den Abstand zum Vordermann. Ein Regensensor ist ebenso serienmäßig an Bord wie automatisch abblendbare Innen- und Außenspiegel. Elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar sind die Außenspiegel ohnehin. Die Schalter für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte sind praxisgerecht in der Nähe des Lichtschalters untergebracht. Für diese sowie für das Abblendlicht gibt es Kontrollleuchten bei den Instrumenten. Neben dem Standard-Lautsprechersystem mit zwölf Lautsprechern kann man entweder ein Harman-Kardon-Soundsystem oder ein Bowers&Wilkins Soundsystem ordern, das Premium-Klang verspricht. Gegen Aufpreis gibt es im 7er ein multifunktionales 12,3 Zoll großes Instrumentendisplay. Dabei ist anstatt des normalen Tachos ein Display verbaut, das Tacho und Drehzahlmesser einblendet. Die Anzeigen sind individuell konfigurierbar, das Design der Anzeigen wird zudem an den gewählten Fahrmodus (Eco Pro, Comfort, Sport) angepasst. Die Anzeigen sind zwar insgesamt gut ablesbar, können aber beim Kontrast (speziell bei Dunkelheit oder bei starker Sonneneinstrahlung) nicht ganz mit den Standard-Rundinstrumenten mithalten. Gegen Aufpreis gibt es ein riesiges Head-Up-Display, das in der Windschutzscheibe vor dem Fahrer die Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen und die gerade erlaubte Höchstgeschwindigkeit anzeigt. Die Verkehrszeichenerkennung arbeitet gut und blendet neben Geschwindigkeitslimits auch Überholverbote ein. Die angezeigte erlaubte Maximalgeschwindigkeit wird aus den Kartenmaterialinformationen des Navigationssystems 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. 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.

– Die meisten Tasten sind in edel wirkender Chrom-Optik ausgeführt. Die Ablesbarkeit der Piktogramme leidet jedoch stark darunter. Tagsüber erkennt man je nach Lichteinfall teilweise gar nicht, welche Funktion sich hinter der Taste verbirgt. Das ist äußerst störend und vor allem während der Fahrt auch gefährlich, da man sich stark vom Verkehr abwenden muss, um das Piktogramm zu entziffern.

2,4 Raumangebot vorne*

+ Das Raumangebot vorn ist gut, man würde sich von einer Luxuslimousine aber dennoch noch etwas mehr Beinfreiheit erwarten. Personen bis 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde dank der weit nach unten verstellbaren Sitzflächen selbst für über 2,10 m große Personen ausreichen. Die gute Innenbreite sorgt trotz der wuchtigen Mittelkonsole für ein angenehmes Raumgefühl.

2,4 Raumangebot hinten*

+ Bis zu 1,90 m große Personen finden auf der Rückbank genügend Bein- und Kopffreiheit vor (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite ist recht großzügig. Subjektiv gibt's am Platzangebot im Fond nichts auszusetzen.



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

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des 7er leidet unter den nicht umklappbaren Rücksitzlehnen. Gegen Aufpreis gibt es aber auch im Fond Komfort-Einzelsitze, welche sich elektrisch einstellen lassen (Executive Lounge Seating). Dann lässt sich der Beifahrersitz weiter nach vorn fahren, wodurch dem hinten Sitzenden mehr Beinfreiheit geboten wird.

1,3 KOMFORT

1,4 Federung

Erstmals kommt in einem BMW sowohl an der Hinter- als auch an der Vorderachse eine Luftfederung zum Einsatz. Zusammen mit den adaptiven Dämpfern verspricht BMW gegenüber dem Vorgänger einen nochmals gesteigerten Fahrkomfort. Optional findet man das Fahrwerkssystem Executive Drive Pro an Bord. Das System beinhaltet eine aktive Wankstabilisierung, die Seitenneigung und Aufbaubewegungen reduziert und die Dämpfercharakteristik vorausschauend anpasst. Dabei werden über die Navigationsdaten, die Fahrstilanalyse und durch Einbindung der Frontkamera Fahrdaten gebündelt und dementsprechend die Dämpfer angepasst (nicht im Testwagen).

⊕ Der BMW 730d bietet einen hervorragenden Fahrkomfort. Die Luftfederung filtert feine Unebenheiten und rauen Fahrbahnbelag fast vollständig und reicht diese kaum an die Insassen weiter. Auch größere Unebenheiten werden gut abgedämpft, nur gelegentlich schlagen abgesenkte Kanaldeckel oder Schlaglöcher bis zu den Insassen durch. Bei höheren Geschwindigkeiten wird die Karosserie automatisch um 10 mm abgesenkt, was den Luftwiderstand reduziert und den Schwerpunkt senkt. Karosserieneigungen sind selbst in schnell durchfahrenen Kurven kaum ausgeprägt. Dank Niveauregulierung lässt sich die Karosserie bei niedrigen Geschwindigkeiten um 20 mm anheben. Per Fahrerlebnisschalter lassen sich unterschiedliche Fahrmodi aktivieren. Neben dem Standardmodus (Comfort) kann der nochmals komfortabler ausgelegte Modus Comfort+ sowie der Sportmodus aktiviert werden, der das Fahrwerk für eine sportlichere Fahrweise strafft. Zudem gibt es nun erstmals den Adaptiv-Modus, der je nach Fahrsituation automatisch zwischen diesen drei Modi wechselt.

1,1 Sitze

Schon die Seriensitze bieten gute Einstellmöglichkeiten und lassen sich elektrisch in der Höhe justieren. Eine Memory-Funktion ist ebenso Serie wie die elektrisch höhenstellbaren Kopfstützen. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten Komfortsitze vorn, die sich auf vielfältige Weise anpassen lassen und sogar eine Massagefunktion beinhalten. Auch für die hinten Sitzenden können Komfortsitze erworben werden, die gegen weiteren Aufpreis ebenfalls eine Massagefunktion beinhalten (nicht im Testwagen).

⊕ Der Sitzkomfort der Komfortsitze fällt exzellent aus. Die Sitzflächen und -lehnen der Vordersitze sind großzügig dimensioniert und können individuell eingestellt werden. 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 lassen sich einwandfrei für ganz unterschiedliche Personenstaturen und -größen einstellen. Die hohen Lehnen der Vordersitze sind optimal geformt und bieten dem Rücken eine besonders gute Unterstützung - die Seitenwangen können elektrisch in ihrer Breite verstellt werden, so ergibt sich auf Wunsch ein besonders fester Seitenhalt. Die Sitzflächen der Vordersitze sind bei optimaler Druckverteilung sehr gut geformt. Der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze ist einwandfrei und die Sitzposition optimal. Fahrer- und Beifahrersitz sind auf Wunsch mit einer elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt. Neben Sitzheizung gibt es auch verschiedenste Massage-Programme, die vor allem auf langen Fahrstrecken für eine zusätzliche Entspannung sorgen. Wer an Luxus nicht genug bekommen kann, kann das Wärmekomfort-Paket wählen, welches neben einem beheizten Lenkrad sogar beheizbare Armauflagen vorne und hinten beinhaltet. Auch auf der Rückbank geht der Sitzkomfort in Ordnung. Die hohen Lehnen gefallen ebenso wie die gut konturierten Flächen und die ausgewogene Polsterung - so ergibt sich auch für große Erwachsene eine angenehme Sitzposition.

⊖ Die luftundurchlässige Lederausstattung sorgt im Sommer schnell dafür, dass man stark schwitzt. Gegen Aufpreis gibt es aber eine gut arbeitende Sitzlüftung (nicht im Testwagen).

1,0 Innengeräusch

Für das Fahrzeug gibt es optional entweder nur eine Klimakomfort-Frontscheibe, die mit einer Akustikfolie versehen ist oder gegen weiteren Aufpreis eine Verbundverglasung rundum. Dann sind alle Scheiben (inkl. Heckscheibe) mit einer Akustikfolie versehen, wodurch das Geräuschniveau im Innenraum gesenkt wird.

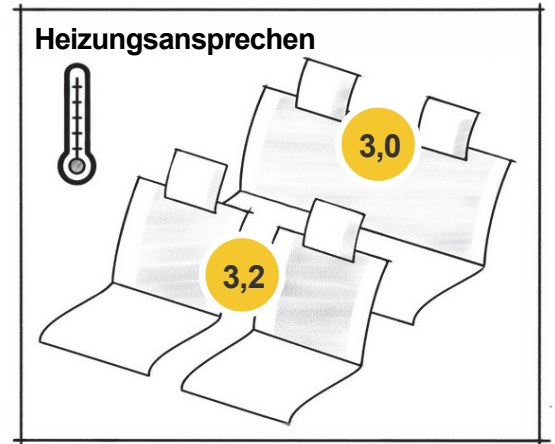
⊕ Der mit der Verbundverglasung ausgestattete Testwagen überzeugt mit einem äußerst niedrigen Geräuschniveau. Der bei 130 km/h gemessene Pegel im Innenraum liegt bei nur 64,1 dB(A). Der Dieselmotor läuft äußerst ruhig und ist nur unter Last im Hintergrund leicht präsent.

Auch bei sehr hohem Tempo sind noch Gespräche in angenehmer Lautstärke zwischen den Insassen möglich. Windgeräusche dringen erst bei hohen Geschwindigkeiten zu den Insassen durch.

1,6 Klimatisierung

Die Heizung zeigt vorn wie hinten ein zufriedenstellendes Ansprechen und sorgt selbst bei sehr niedrigen Temperaturen in annehmbarer Zeit für einen warmen Innenraum.

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik gibt es serienmäßig. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur und Luftmengenverteilung getrennt regeln. Auf Wunsch gibt es auch eine Klimaautomatik mit Vierzonen-Regelung (im Testwagen vorhanden). Dann können nicht nur die hinten Sitzenden die Temperatur separat einstellen, sondern man findet auch eine automatische Umluftkontrolle, Restwärmenutzung und einen Solar- und Beschlagsensor an Bord. Die Luftmengen lassen sich in verschiedenster Weise individuell regeln, Fahrer und Beifahrer getrennt, zudem kann die Intensität je Luftöffnung (oben, Mitte, unten) eingestellt werden. Wem dies zu kompliziert erscheint, kann auf die sehr gute Automatikfunktion zurückgreifen, deren Intensität in fünf Stufen einstellbar ist. Gegen hohen Aufpreis gibt es auch die Möglichkeit, eine komplett eigenständige Fondklimatisierung zu ordern. Ein Ambiente Air Paket inklusive Ionisierung und Beduftung ist ebenfalls optional erhältlich.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen*

⊕ Die Basismotorisierung sorgt für mehr als ausreichende Fahrleistungen. Der 730d bietet mit seinen 265 PS immer genügend Schub. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten fühlt man sich nicht untermotorisiert. Das maximale Drehmoment liegt bei hohen 620 Nm. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt der 730d nur 3,5 Sekunden. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt BMW mit 6,1 s an. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h.

1,5 Laufkultur

⊕ Der Reihensechszylinder überzeugt durch seinen unauffälligen Motorlauf. Dank des gut gekapselten Motors dringen so gut wie keine Vibrationen in den Innenraum. Selbst nach dem Kaltstart zeigt der Diesel ein kultiviertes Verhalten.

1,0 Schaltung

⊕ Die Achtgang-Automatik passt sehr gut zum kräftigen Dieselmotor. Schaltvorgänge erfolgen situationsgerecht, spontan und mit kaum merklichen Rucken. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert tadellos und lässt den Motor bei zügigem Anfahren problemlos und mit kaum Verzögerung wieder anlaufen. Durch Wahl des ECO PRO-Modus kann eine besonders sparsame Fahrweise erreicht werden.

Zum einen wird die Fahrpedalkennlinie entsprechend angepasst, aber auch die Schaltpunkte der Automatik werden nochmals optimiert, wodurch die Drehzahlen immer sehr niedrig gehalten werden. Zusätzlich gibt es eine Segelfunktion - geht der Fahrer zwischen 50 km/h und 160 km/h vom Gas, wird der Motor vom Antriebsstrang abgekoppelt und der 730d kann ohne die Schleppmomentverluste des Motors dahin segeln. Zusammen mit einer vorausschauenden Fahrweise kann so weiter Kraftstoff eingespart werden. Zusätzlich gibt es einen Vorausschau-Assistent, der im ECO PRO-Modus über Navigationsdaten die Fahrstrecke abgleicht und dem Fahrer Spritspartipps anzeigt - z.B. wenn man auf eine Kreuzung zufährt, schon frühzeitig vom Gas zu gehen und das Fahrzeug ausrollen lassen. Am Berg wird das Fahrzeug automatisch festgehalten (Hill-Holder), wodurch hier wie auch in der Ebene, ein absolut sanftes Anfahren ermöglicht wird. Wählt man die optionale Sportautomatik, findet man Schaltwippen am Lenkrad und eine Launch-Control an Bord.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der Achtgangautomatik sind hervorragend gelungen. Gegenüber dem Vorgänger sind die Gänge nochmals etwas weiter gespreizt, dennoch sind sie für jeden Fahrzustand stimmig. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit nur noch rund 1.600 1/min.

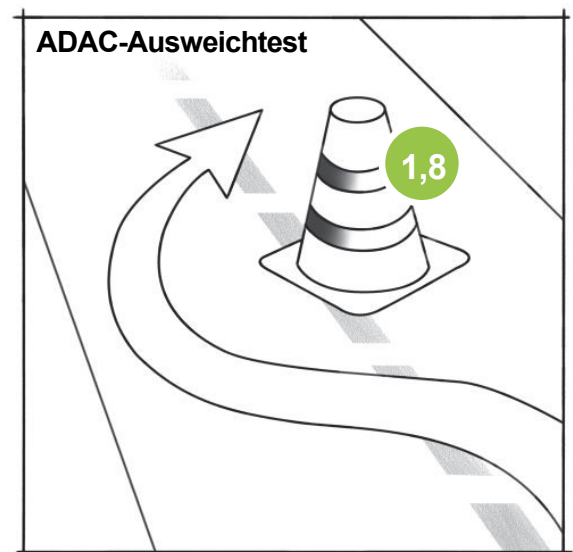
1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

Für den 730 d gibt es optional eine Integral-Aktivlenkung. Der damit ausgestattete Testwagen überzeugt mit einer für diese Fahrzeuggröße hervorragenden Fahrstabilität. Gegen weiteren Aufpreis gibt es das Paket Executive Drive Pro, das auch eine aktive Wankstabilisierung beinhaltet (nicht im Testwagen).

⊕ Das Fahrverhalten der großen Limousine ist angesichts des hohen Fahrzeuggewichts von 1,9 Tonnen sehr agil und stets sicher. Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. Auch Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen beeindrucken das Flaggschiff kaum. Muss man bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausweichen, greift das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) effizient ein und hilft dem Fahrer, das Auto unter Kontrolle zu halten. Zusätzlich unterstützt die elektronisch gesteuerte Hinterachslenkung. Bis zu einem gewissen Grad kann die Bordelektronik die Lenkwinkel verändern und so den DSC-Eingriff unterstützen. Die Abstimmung der einzelnen Komponenten ist BMW beeindruckend gut gelungen: Im ADAC Ausweichtest verhält sich der 7er für ein Auto dieser Größe und dieses Gewichts überragend gut.

Der große BMW reagiert spontan auf Lenkbefehle und durchfährt den Parcours leichtfüßig und ohne großen Lenkaufwand. Nur die übertriebene Leichtgängigkeit der Lenkung mag nicht so ganz zum dynamischen Auftritt des 7er passen. Das Fahrzeug zeigt ein weitgehend neutrales Fahrverhalten und untersteuert kaum. Bei schnell durchfahrenen Kurven liegt der Grenzbereich recht hoch und kündigt sich rechtzeitig an. Der Fahrer hat somit stets ausreichend Sicherheitsreserven. Dieses Fahrverhalten bringt auch weniger geübte Fahrer nicht aus der Ruhe.



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.

Gefährliche Lastwechselreaktionen in schnell durchfahrenen Wechselkurven sind kaum vorhanden, zudem wird der Fahrer durch das früh eingreifende DSC unterstützt. Die Traktion des Hecktrieblers ist gut.

2,1 Lenkung*

Serienmäßig ist der 7er mit der Servotronic ausgestattet, die die Lenkkraftunterstützung an die Fahrgeschwindigkeit anpasst. Gegen Aufpreis ist die im Fahrzeug verbaute Integral-Aktivlenkung erhältlich. Dann regelt die Elektronik in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Fahrsituation die entsprechenden Lenkwinkel an der Hinterachse.

⊕ Die Lenkung spricht spontan auf Lenkbefehle an, ohne dabei nervös zu wirken. 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 ordentlichen Fahrbahnkontakt und zeigt sich sehr präzise. Das Lenkgefühl dürfte um die Mittellage ausgeprägter sein. Hier fühlt sich die Lenkung recht schwammig an, was auch an der Basisbereifung mit hohem Reifenquerschnitt liegen kann. 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 sehr gering. Der Wendekreis fällt mit 12,5 m für ein über fünf Meter langes Auto zufriedenstellend aus.

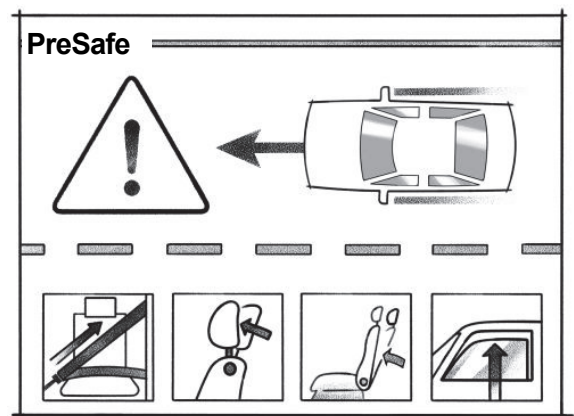
1,3 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 730d durchschnittlich 34,2 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Michelin Primacy 3 der Größe 225/60 R17 99Y). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Sie spricht schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, der Druckpunkt ist angenehm und das Bremsgefühl ausgezeichnet. Die Stabilität beim Bremsen in der Kurve ist gut.

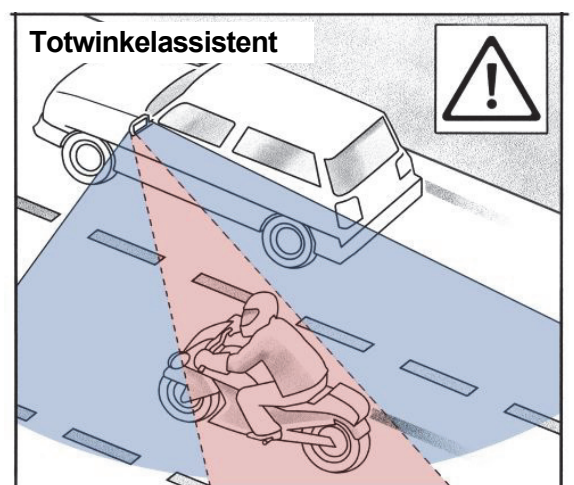
1,1 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der BMW 7er ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm DSC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Gefahrenbremsungen, das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Vollbremsung blinken zunächst die reaktionsschnellen LED-Bremsleuchten, um den herannahenden Verkehr zu warnen, ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Hat man den optionalen Driving Assistant an Bord, überwachen Radarsensoren in der hinteren Stoßstange den rückwärtigen Verkehr und warnen diesen bei einer drohenden Kollision durch schnelles Blinken der Warnblinkanlage.

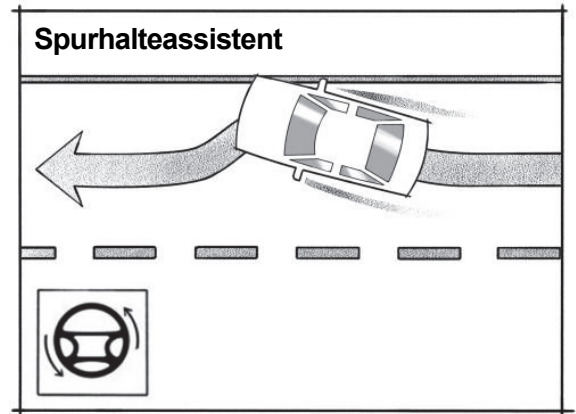


Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

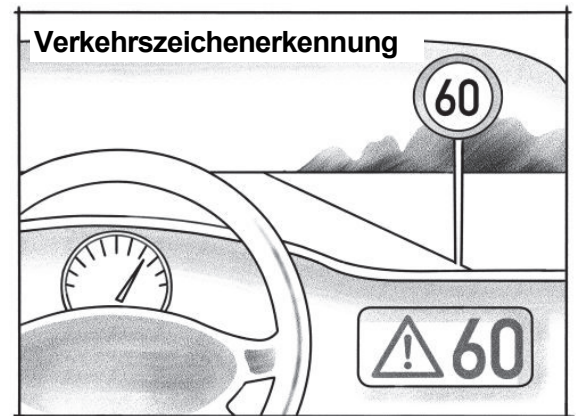


Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Zusätzlich werden bei einer unvermeidbaren Kollision präventive Schutzmaßnahmen ergriffen. Serienmäßig besitzt der 7er ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, Runflat-Reifen gibt es optional. Dadurch wird die Gefahr reduziert, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Die aufpreispflichtige Integral-Aktivlenkung kann das DSC durch elektronische Lenkeingriffe unterstützen. Gegen Aufpreis sind eine Reihe an Assistenzsystemen erhältlich, die die Sicherheit deutlich erhöhen. Mit dem Driving Assistant gibt der BMW eine optische und akustische Kollisionswarnung aus, wenn ein Zusammenstoß mit stehenden Fahrzeugen oder Fußgängern droht. Bei Geschwindigkeiten unterhalb von 60 km/h leitet das Fahrzeug selbsttätig eine Bremsung ein. Fährt man schneller, ertönt eine Kollisionswarnung. Enthalten ist auch ein Spurverlassenswarner, der den Fahrer durch Vibrationen am Lenkrad warnt, wenn das Fahrzeug die Spur ohne Blinkerbetätigung verlässt. Eine Querverkehrerkennung warnt den Fahrer, wenn er trotz Verkehr rückwärts aus einer unübersichtlichen Parklücke ausfahren möchte. Im Paket enthalten ist auch eine Spurwechselwarnung. Das System überwacht den toten Winkel links und rechts neben dem Fahrzeug und warnt den Fahrer mit Lenkradvibrationen und einer Warnlampe im jeweiligen Außenspiegel, wenn sich dort andere Verkehrsteilnehmer befinden und der Fahrer die Spur wechseln möchte. Die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung (Speed Limit Info) erkennt u.a. Tempobegrenzungen sowie Überholverbote und zeigt diese dem Fahrer an. Gegen weiteren Aufpreis gibt es den Driving Assistant Plus, der eine aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop&Go-Funktion enthält und auch bei Geschwindigkeiten über 60 km/h im Falle einer drohenden Kollision eine autonome Notbremsung einleitet, um die Aufprallgeschwindigkeit zu reduzieren. Dann findet man auch einen Spurhalteassistenten an Bord, der das Fahrzeug durch Lenkeingriffe in der Spur hält. Das Fahrzeug entlastet den Fahrer auch im Kolonnenverkehr (Stauassistent). Bei einer drohenden Seitenkollision wird der 7er durch gezielte Lenkeingriffe in die ursprüngliche Fahrspur zurückgelenkt. Die Querverkehrswarnung vorn unterstützt den Fahrer beim Einfahren in den Querverkehr in unübersichtlichen Verkehrssituationen. Optional erhältlich ist ein Head-Up-Display. Dann werden wichtige Informationen wie die aktuelle Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen oder auch Tempolimits in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer projiziert. Dadurch braucht dieser nicht den Blick vom Verkehrsgeschehen abzuwenden. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt und Personen hervorhebt sowie dem Fahrer über Symbole zeigt (auch über Head-Up-Display), ob die Personen stehen oder von welcher Seite kommend sie sich bewegen. Zudem werden Fußgänger und Tiere mit einem Markierungslicht angestrahlt. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer enthalten auch Kurven- und Abbiegelicht.



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. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

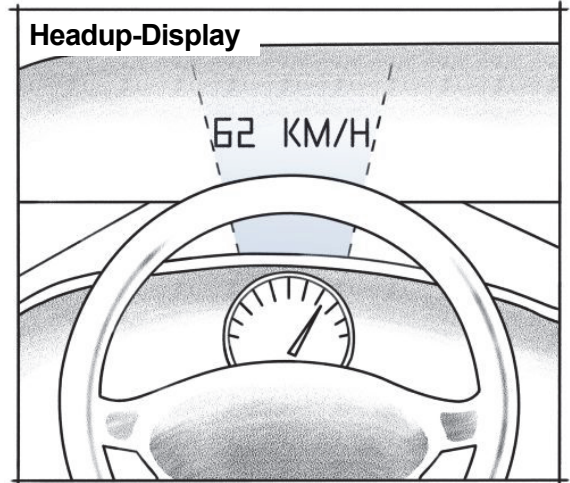
Das aufwendige Lichtsystem verfügt je nach Fahrsituation über zahlreiche Betriebsmodi und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Darüber hinaus ist auch ein Fernlichtassistent enthalten, der es ermöglicht, dauerhaft mit Fernlicht zu fahren ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Gegen weiteren Aufpreis gibt es Laserlicht, das die Reichweite des Fernlichts verdoppelt. Das serienmäßig verbaute Active Protection beinhaltet auch einen Aufmerksamkeitsassistenten, der ein Fahrerprofil erstellt und den Fahrer bei Ermüdungsanzeichen zur Pause ermahnt.

0,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das Fahrzeug verfügt über Front-, vordere Seitenairbags und von vorn nach hinten durchgehende Windowbags. Das Sicherheitsniveau ist wie bei einem Oberklassefahrzeug zu erwarten sehr hoch. Ein Crash-Ergebnis liegt aber nicht vor. Die vorderen Kopfstützen bieten rund 1,95 m großen Personen optimalen Schutz, sie sind zudem aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen für bis 1,80 m große Personen, der Dachhimmel kann eine zusätzliche Abstützfunktion übernehmen. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist dabei nicht zu groß. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Im Info-Display wird dem Fahrer zudem angezeigt, auf welchen hinteren Plätzen Gurte angelegt sind. Ab Werk ist der 7er mit einem automatischen Notrufsystem (Intelligenter Notruf) ausgestattet, das bei Airbagauslösung oder Tastendruck (am Dachhimmel angebrachte Notruftaste) automatisch eine Sprechverbindung zur BMW Service-Zentrale herstellt. Bei Bedarf sendet diese einen Notruf an die Rettungsleitstelle weiter und hält eine Sprechverbindung mit den Insassen, bis die Rettungskräfte eintreffen. Das serienmäßige Active Protection Sicherheitspaket enthält auch die Secondary Collision Mitigation (SCM), wodurch das Fahrzeug nach einem Aufprall kontrolliert abgebremst wird, um möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen. Dadurch kann ein Zweitaufprall vermieden bzw. die Aufprallgeschwindigkeit verringert werden. Zudem strafft das System bereits nach dem Anschnallen die Gurte kurz, damit sie fest anliegen. Bei einem drohenden Unfall werden automatisch die Fenster (und das Schiebedach) geschlossen, der Sitz in eine möglichst günstige Position gefahren und die Gurte gestrafft.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze sehr einfach befestigen. Das Angurten der Kindersitze funktioniert dank fester Gurtschlösser sehr einfach. Das Befestigen von Kindersitzen mittels Isofix und Ankerhaken funktioniert problemlos. Die Gurtlängen reichen für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtschlösser sind kurz und flach, somit können die meisten Kindersitze stabil befestigt werden. Aufgrund der weichen Sitzpolstert benötigt man zum Festzurren der Gurte jedoch etwas mehr Kraft.



Headup-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.



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

Die Beifahrerairbags können mit dem Schlüssel abgeschaltet werden, nur dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen-Sitze auf dem Beifahrersitz erlaubt. Laut Bedienungsanleitung sind auf dem Beifahrersitz und den äußeren Sitzplätzen alle Kindersitzklassen erlaubt. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, um Verletzungen zu vermeiden.

– Der mittlere Sitzplatz eignet sich dagegen kaum zum Transport von Kindersitzen und ist vom Hersteller hierfür auch nicht freigegeben. Drei Kindersitze nebeneinander hätten ohnehin keinen Platz.

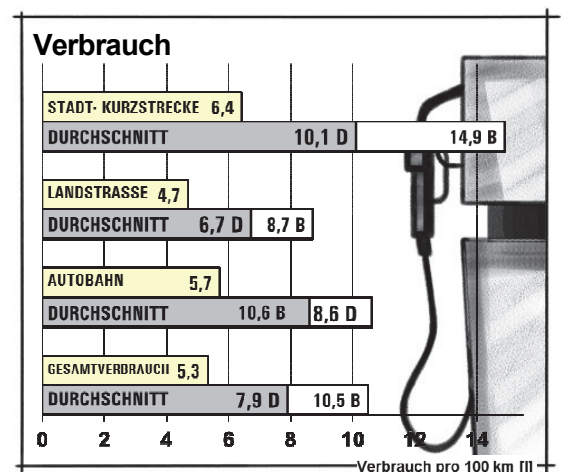
2,0 Fußgängerschutz

+ Für den BMW 7er liegt kein Crashtestergebnis für den Fußgängerschutz vor. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem aktiven Fußgängerschutzsystem ausgestattet. Dabei wird bei einem Aufprall mit einem Fußgänger automatisch die Motorhaube leicht aufgestellt und somit der Abstand zwischen Haube und harten Motorbauteilen vergrößert. Aufgrund des Schutzsystems und der weitgehend entschärften Stoßstangenbereiche sollte die Luxuslimousine einen guten Fußgängerschutz aufweisen.

1,4 UMWELT/ECOTEST

1,6 Verbrauch/CO2*

+ Im EcoTest überzeugt der neue 730d mit einem für die Fahrzeugklasse äußerst niedrigen Verbrauch. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,3 l/100 km unterbietet er seinen direkten Vorgänger um exakt einen Liter. Die CO₂-Bilanz liegt bei 169 g/km - der Lohn sind 44 Punkte in diesem Kapitel. In der Stadt liegt der Verbrauch bei 6,4 l, außerorts sind es 4,7 l und selbst auf der Autobahn braucht er nur 5,7 l pro 100 km. Hier kommt die äußerst lange Gesamtübersetzung zum Tragen, die für einen äußerst niedrigen Autobahnverbrauch sorgt.



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

1,2 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen sehr niedrig aus. Auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen dank SCR-Kat mit Harnstoffeinspritzung die NO_x-Emissionen nicht zu stark an. Damit erreicht das Fahrzeug 48 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten erhält der 730d mit 92 Punkten die vollen fünf Sterne im ADAC EcoTest.

3,2 AUTOKOSTEN

1,1 Betriebskosten*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch an günstigem Diesel-Kraftstoff für diese Fahrzeugklasse sehr niedrig ausfällt, erzielt der 730d bei den Betriebskosten eine sehr gute Bewertung.

0,6

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.

⊕ 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. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau.

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

4,1

Wertstabilität*

⊖ Der prozentuale Wertverlust des 730d fällt hoch aus - ein generelles Problem großer Luxuslimousinen.

4,7

Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Anschaffungspreis des BMW 730d fällt mit 82.600 Euro äußerst happig aus. Das entspricht einer Preissteigerung von stolzen 6.000 Euro gegenüber dem Vorgänger. Zugute halten kann man BMW, dass sie bei der Serienausstattung nicht geknauert haben. Seien es die adaptiven LED-Scheinwerfer, die Luftfederung oder das umfangreiche Navigationssystem ConnectedDrive, alles findet man ohne Mehrpreis an Bord. Dass BMW jedoch für so gut wie alle Assistenzsysteme Aufpreis verlangt und nicht einmal eine einfache Kollisionswarnung serienmäßig an Bord ist, mag nicht zum sonst äußerst innovativen Auftritt der bayrischen Luxuslimousine passen.

4,0

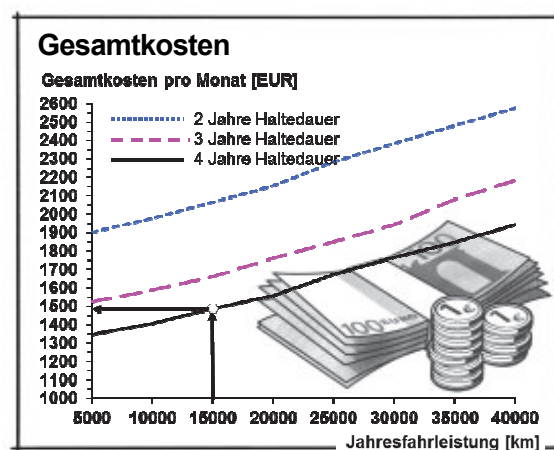
Fixkosten*

⊖ Die jährliche Kfz-Steuer liegt bei 333 Euro. Extrem hoch fallen Haftpflicht, Teil- und Vollkasko aus (KH: 23/TK: 31/VK: 29).

3,4

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten fallen für eine Luxuslimousine im Oberklassesegment noch zufriedenstellend aus. Der hohe Anschaffungspreis und der daraus resultierende sehr hohe absolute Wertverlust wirken sich zwar negativ auf die Gesamtkosten aus, positiv zu bewerten sind jedoch die vergleichsweise niedrigen Betriebskosten sowie die geringen Werkstattkosten, die daraus resultieren, dass in den ersten fünf Jahren (oder 100.000 km) alle Wartungen und Servicearbeiten inklusive sind.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1488 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	740i Steptronic	740e Steptronic	750i Steptronic	730d Steptronic	740d xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2998	4/1997	8/4395	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	240 (326)	240 (326)	330 (450)	195 (265)	235 (320)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	450/1380	500/n.b.	650/1800	620/2000	680/1750
0-100 km/h[s]	5,5	5,6	4,7	6,1	5,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	240	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,8 SP	2,1 SP	7,9 SP	4,5 D	5,1 D
CO2 [g/km]	159	49	184	119	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/29/29	n.b.	21/29/29	23/29/31	23/29/31
Steuer pro Jahr [Euro]	188	40	266	333	363
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1687	n.b.	1987	1488	1675
Preis [Euro]	88.300	91.900	104.300	82.600	93.500

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2993 ccm
Leistung	195 kW (265 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	620 Nm
bei	2000 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R17
Reifengröße (Testwagen)	225/60R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,2/12,5 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,4/4,7/5,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	119 g/km
CO2-Ausstoß Test (*WTW)	169 g/km
Innengeräusch 130 km/h	64,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5098/1902/1478 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2175 mm
Leergewicht/Zuladung	1915 kg/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445 l/445 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	78 l
Reichweite	1470 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	89 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	200 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.140 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.488 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/29/31
Grundpreis	82.600 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	1.900 Euro ^o
Aktivlenkung (Integral Aktivlenkung)	1.450 Euro ^o
Automatikgetriebe	Serie
City-Notbremsfunktion (Driving Assistant)	1.190 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	1.390 Euro ^o
Kurvenlicht	Serie
LED-Abblendlicht (Adaptive LED-Scheinwerfer)	Serie
Luftfederung	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorn und hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Driving Assistant)	1.190 Euro ^o
Tempomat (nur ACC)	nicht erhältlich
Totwinkelassistent (Driving Assistant)	1.190 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (+ Außenspiegel)	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Lackierung Metallic	1.100 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.490 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	1,7
Verarbeitung	1,3	Fahrstabilität	1,9
Alltagstauglichkeit	2,0	Lenkung*	2,1
Sicht	2,5	Bremse	1,3
Ein-/Ausstieg	2,4	Sicherheit	1,1
Kofferraum-Volumen*	3,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9	Passive Sicherheit - Insassen	0,8
Kofferraum-Variabilität	4,8	Kindersicherheit	1,8
Innenraum	2,0	Fußgängerschutz	2,0
Bedienung	1,5	Umwelt/EcoTest	1,4
Raumangebot vorne*	2,4	Verbrauch/CO2*	1,6
Raumangebot hinten*	2,4	Schadstoffe	1,2
Innenraum-Variabilität	3,5		
Komfort	1,3		
Federung	1,4	AUTOKOSTEN	3,2
Sitze	1,1	Betriebskosten*	1,1
Innengeräusch	1,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	0,6
Klimatisierung	1,6	Wertstabilität*	4,1
Motor/Antrieb	1,2	Kosten für Anschaffung*	4,7
Fahrleistungen*	1,4	Fixkosten*	4,0
Laufkultur	1,5	Monatliche Gesamtkosten*	3,4
Schaltung	1,0		
Getriebeabstufung	1,0		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen