



BMW 730d Steptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (195 kW / 265 PS)

Einige BMW-Modellüberarbeitungen fielen in letzter Zeit so dezent aus, dass man sich selbst bei mehrmaligem Betrachten nicht sicher sein konnte, ob das facegeliftete Fahrzeug oder noch der Vorgänger vor einem steht. Bei der kürzlich überarbeiteten 7er-Reihe kommen diesbezüglich keine Zweifel auf. Beim Anblick der vollkommen neu gestalteten Fahrzeugfront mit der riesigen Niere und den schmaleren Scheinwerfern könnte man sogar vermuten, es handele sich um die nächste Generation des Münchner Flaggschiffs. Wandert der Blick allerdings weiter zum Heck und ins Interieur, wo sich nicht sonderlich viel verändert hat, wird klar, dass es sich lediglich um das zur Mitte des Produktzyklus übliche Facelift handelt. Unter der Haube des 730d steckt nach wie vor der 265 PS starke Diesel-Reihensechszylinder, der souveräne Fahrleistungen mit vertretbarem Spritverbrauch kombiniert. Die Abgasemissionen befinden sich auf einem sehr niedrigem Niveau - besonders bei schweren Oberklasse-Fahrzeugen wie dem BMW 7er ist der Diesel nach wie vor die effizienteste und sauberste Antriebsart. Auch sonst hat sich wenig getan: Das Bediensystem wurde auf den neuesten Stand gebracht und das bereits aus anderen BMW-Fahrzeugen bekannte neu gestaltete Kombiinstrument hat Einzug gehalten. Die Geräuschdämmung wurde verbessert und trägt zum insgesamt sehr hohen Fahrkomfort des 730d bei. Gleichzeitig fühlt sich der Wagen trotz seiner stattlichen Länge und des hohen Gewichts von knapp zwei Tonnen erstaunlich leichtfüßig an, was allerdings zumindest teilweise auf das Konto der teuren Fahrwerksoptionen des Testwagens geht. Kritikwürdig bleiben die mäßige Rundumsicht sowie der hohe Preis. Der 730d bleibt als günstigste Möglichkeit, einen 7er zu fahren, nur knapp unter der 90.000 Euro-Marke. Mit einigen weiteren Extras stehen wie im Falle des Testwagens mehr als 115.000 Euro auf der Rechnung. **Konkurrenten:** u. a. Audi A8, Lexus LS, Mercedes S-Klasse.

- +** tadellose Verarbeitung, hoher Fahrkomfort, sichere Fahreigenschaften, tolle Motor-Getriebe-Kombination
- mäßige Sicht nach außen, Rücksitzlehnen nicht umklappbar, ausladende Fahrzeugabmessungen, hohe Kosten

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **5,5**

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	4,5
	Senioren	3,1
	Langstrecke	1,9
	Transport	4,1
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	3,8

EcoTest **★★★★☆**

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,2 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums zeugen ebenso wie die verwendeten Materialien von hoher Qualität. Sowohl die Ledersitze als auch die Ambientebeleuchtung gibt es ab Werk. Lederbezug am Armaturenbrett und den Türverkleidungen oben muss aber

extra bezahlt werden. Letztlich kann man nur bemängeln, dass die große Zierleiste auf dem Armaturenbrett beim Hindrücken knarzt. Sichtbar ist die sorgfältige Verarbeitung auch am Fahrzeugboden. Dieser ist aerodynamisch optimiert und der Motor so vor Verschmutzung geschützt.

3,0 Alltagstauglichkeit

Wie gut man bei einer Reifenpanne abgesichert ist, entscheidet man selbst. Serienmäßig ist der 730d nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, gegen Aufpreis bekommt man aber Reifen mit Notlaufeigenschaften.

werden. Mit dem 730d lassen sich gebremste Anhänger bis 2,1 t und ungebremste bis 750 kg ziehen. Die Stützlast beträgt ebenso wie die Dachlast 100 kg. Die zulässige gesamte Zuladung beläuft sich auf 540 kg.

⊕ Punkten kann der 730d besonders mit seinen Langstreckenqualitäten. Mit ihrem 78 l fassenden Tank ermöglicht die Limousine auf Basis des Ecotest-Verbrauchs Reichweiten von rund 1.215 km. Der 20 l große AdBlue-Tank kann einfach über eine Einfüllöffnung neben dem Dieselstutzen befüllt

⊖ Unhandlich zeigt sich die 5,1 m lange und 2,2 m breite (inkl. Außenspiegeln) Limousine in der Stadt oder in engen Parkhäusern. Ein Wendekreis von 12,5 m geht zwar für die üppige Limousine völlig in Ordnung, fällt absolut gesehen aber dennoch groß aus.

2,5 Licht und Sicht

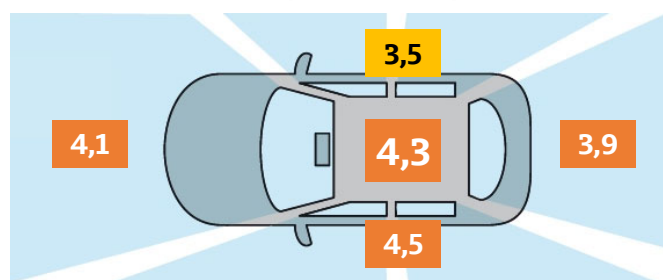
Die Karosserieenden der großen Limousine lassen sich bestenfalls abschätzen. Sowohl die Front als auch das Heck entziehen sich dem Blick des Fahrers. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kommt der 7er nicht über ein ausreichendes Resultat hinaus. Aufgrund der insgesamt voluminösen Dachsäulen wird die Sicht nach außen insgesamt deutlich eingeschränkt. Darüber hinaus lassen sich niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug nur mäßig wahrnehmen.

Limousine immer verbaut. Gegen Aufpreis bekommt man zusätzlich ein Laser-Fernlichtmodul, das eine Leuchtweite von bis zu 600 m realisieren soll - etwa die doppelte Reichweite im Vergleich zum LED-Fernlicht. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blenden der Innen- und der fahrerseitige Außenspiegel automatisch ab - für die

⊕ In Sachen Scheinwerfer und Parkassistent fährt der 7er so ziemlich alles auf, was gerade im Automobilbau Stand der Technik ist. Adaptive LED-Scheinwerfer für Abblend- und Fernlicht sowie einen blendfreien Fernlichtassistenten hat die

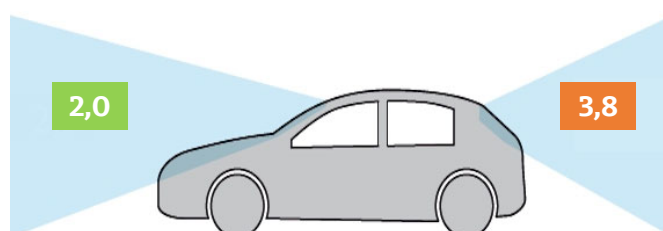
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Breite Dachsäulen und nicht voll versenkbare Kopfstützen behindern die Sicht nach hinten.

Beifahrerseite bietet BMW diese Funktion allerdings nicht mehr. Immerhin verfügen beide Außenspiegel über einen zusätzlichen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern. Dank des serienmäßigen Parkassistenten kann der BMW in geeignete Parklücken ohne Zutun des Fahrers selbsttätig steuern. Wer selbst einparkt, wird ab Werk von Parksensoren und einer Rückfahrkamera unterstützt. Das aufpreispflichtige Surround View-System erstellt auf dem Hauptbildschirm ein verblüffend detailgetreues 3D-Abbild der Fahrzeugumgebung, dessen Blickwinkel auch per Gestensteuerung frei verändert werden kann. In enge Parklücken oder Garagen kann das Auto sogar gerade hinein-

2,8 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen und der nicht allzu mächtigen Schweller recht angenehm, die Sitze sind allerdings etwas tief positioniert. Ist der Sitz ganz nach unten gefahren, sitzt der Fahrer 41 cm über dem Fahrzeugboden. Hinten ist der Zustieg nicht ganz so komfortabel. Die Sitzbank ist ebenfalls tief angeordnet und es stören darüber hinaus die abfallende Dachlinie, der große Radlauf und der Schweller.

⊕ Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld und im Schweller integrierte Lampen den Bereich unterhalb der Türen beim Auf- und Absperren sowie per Tastendruck auf der

3,0 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraumvolumen fällt in Anbetracht der Karosseriengröße mit 445 l nicht besonders üppig aus, umklappbare Rücksitzlehnen zum Erweitern des Volumens sind nicht erhältlich. Alternativ passen fünf handelsübliche Getränkekisten hinein.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Beim 7er öffnet und schließt die Klappe per Knopfdruck und auch nach einem Fußkick unter die Stoßstange automatisch. Die Nutzbarkeit eines Limousinen-Gepäckabteils ist naturgemäß eingeschränkt. Sowohl Kofferraumhöhe als auch -breite fallen gering aus. Zudem ist die Kofferraumöffnung nicht sonderlich groß. Die Ladekante befindet sich 71 cm über der Fahrbahn und 17 cm über dem Kofferraumboden.

⊕ Wer den Kofferrauminhalt vor unbefugtem Zugriff schützen möchte, kann die Heckklappe im Handschuhfach dauerhaft verschließen. Sperrt man zusätzlich das Handschuhfach mit dem manuellen Schlüssel ab, ist ein Hineinkommen nicht möglich.

und hinausfahren, ohne dass jemand im Auto sitzt. Dies steuert man per Touchscreen auf dem Fahrzeugschlüssel. Eine Neuerung ist der Rückfahrassistent, der die letzten 50 Meter in Vorwärtsfahrt abspeichert und auf Knopfdruck eigenständig zurückfährt. Zur Schadensvermeidung beim Rückwärtsrangieren (bis 5 km/h) warnt das Fahrzeug bei Hindernissen im Heck- und Seitenbereich zunächst durch leichtes Anbremsen, bei sehr geringem Abstand bremsst das System mit maximaler Bremskraft, um eine Kollision zu verhindern.

⊖ An verschneiten Tagen vermisst man einen Heckwischer.

Fernbedienung - das ist sehr praktisch. Ab Werk ist der 7er mit dem Komfortzugang ausgestattet, die Soft-Close-Automatik für die Türen gibt es aber nur gegen Aufpreis.

⊖ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem verfügt über einen Bewegungssensor, der den Schlüsseln deaktiviert, wenn er einige Minuten lang nicht bewegt wird. Allerdings ist das nur ein unzureichender Diebstahlschutz und verhindert nicht, dass das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Der Kofferraum mit 445 l Volumen ist zwar nicht besonders üppig dimensioniert, aber in dieser Fahrzeugklasse üblich.

⊖ Der von der Klappe abstehende Fanghaken des Schlosses stört im Alltag - spätestens nach der ersten schmerzhaften Begegnung mit dem Kopf.

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 befindet sich ein kleines Ablagefach.

1,8 INNENRAUM

1,6 Bedienung

Im überarbeiteten 7er kommt die neueste Generation des BMW Operating Systems zum Einsatz, die sich Live Cockpit nennt. Der Name iDrive hat in diesem Zusammenhang ausgedient und wird nur noch für den Controller auf der Mittelkonsole verwendet. Die Bedienung des behutsam weiterentwickelten Systems erfolgt über eben jenen gut zur Hand liegenden iDrive-Controller, den gut erreichbaren Touchscreen oder die Sprachsteuerung. Letztere lässt sich durch das Kommando „Hey BMW“ (oder einen eigens gewählten Befehl) aktivieren und versteht auch natürliche Sprache. Das heißt, man muss sich nicht an fest vorgegebene Kommandos halten und auch Dialekte werden von der Spracherkennung verstanden. Schließlich erkennt das BMW Operating System Zahlen und Ziffern, die man mit dem Finger auf der berührungsempfindlichen Fläche des iDrive-Controllers zeichnet. BMW versteht es, die mannigfaltigen Einstellungsmöglichkeiten eines modernen Autos nutzerfreundlich zu strukturieren. Das Bedienkonzept bündelt alle Optionen in logisch gegliederten und benannten Menüs, durch die mit dem Dreh-Drück-Steller auf dem Mitteltunnel oder per Berührung auf dem Touchscreen navigiert wird. Zudem lassen sich bestimmte Funktionen auch via Gestensteuerung bedienen. Alles in allem erfordert der immense Umfang eine intensive Eingewöhnung. Am besten macht man sich nach dem Autokauf zunächst im Stand mit dem System vertraut - dann klappt auch die Bedienung während der Fahrt besser und lenkt nicht so stark vom Verkehrsgeschehen ab.

⊕ Spiegel, Sitze und Lenkrad lassen sich einfach elektrisch an den Fahrer anpassen. Alle Schalter sind vorbildlich beleuchtet, in klar verständliche Funktionsgruppen gegliedert und auch

dort angebracht wo man sie erwartet. Das Instrumentendisplay liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, lässt sich einwandfrei ablesen und verändert abhängig vom Fahrmodus (Sport, Comfort, EcoPro) die Darstellung. Details wie beheizte Waschdüsen, Licht-, Fernlicht- und Regensensor sind serienmäßig verbaut und steigern den Fahrkomfort. Warum das Scheibenwischerintervall allerdings bei deaktiviertem Regensensor nicht manuell eingestellt werden kann, ist nicht nachvollziehbar.

⊖ Die meisten Tasten sind in edel wirkender Aluminium-Optik ausgeführt. Die Ablesbarkeit der Piktogramme leidet jedoch darunter. Tagsüber erkennt man je nach Lichteinfall teilweise nicht, welche Funktion sich hinter der Taste verbirgt - das ist äußerst störend und führt unter Umständen zu langen Blickabwendungen vom Verkehr.



Der BMW überzeugt im Innenraum mit ausgezeichneter Material- und Verarbeitungsqualität. Auch die Funktionalität mit dem neuen Live Cockpit-Bediensystem kann überzeugen.

0,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der BMW 7er bietet zahlreiche Multimediafeatures, die weitgehend sogar ab Werk an Bord sind. Die BMW Connected Drive Services sind serienmäßig und können genutzt werden, um etwa e-Mails, Wetterberichte und Nachrichten abzurufen. Das Auto ist dafür mit einer integrierten SIM-Karte ausgestattet. Das Navigationssystem ist ebenfalls inklusive drei Jahren Kartenupdates serienmäßig verbaut. Eine 20 GB große Festplatte für Musiktitel sowie Webradio gehören ebenso zum Serienumfang wie eine Bluetooth-Freisprechanlage, eine Wi-Fi-Schnittstelle und eine induktive

Lademöglichkeit für das Smartphone und den Displayschlüssel. Damit oder per App können auch einige Funktionen des Autos ferngesteuert und überwacht werden, zum Beispiel die optionale Standheizung, die Fenster oder die Türen. Optional gibt es einen integrierten Garagentoröffner, mit dem das Suchen nach der Fernbedienung entfällt. Gegen Aufpreis kann man aber noch allerhand weitere Nettigkeiten einbauen lassen. So werden beispielsweise digitaler Radioempfang, ein High-End-Soundsystem und eine TV-Funktion von BMW angeboten.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist nur gegen Aufpreis erhältlich. Android-Smartphones lassen sich nicht in das BMW-Infotainmentsystem einbinden, Apple CarPlay wird im

Gegensatz zu den meisten anderen Herstellern nur im Abomodell angeboten.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für fast zwei Meter große Fahrer zurückschieben, über dem Scheitel ist dann immer noch Platz. Das recht hoch aufbauende Armaturenbrett und der breite Mittelunnel sorgen speziell in Verbindung mit dem dunklen

Dachhimmel des Testwagens für ein etwas eingegengtes Gefühl. Da absolut gesehen aber viel Platz und damit Bewegungsfreiheit zur Verfügung steht, wird das Raumangebot als gut bewertet.

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Auf den Rücksitzen reicht die Beinfreiheit für bis zu knapp 1,90 m große Insassen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Der Kopf ist dabei noch eine Handbreit vom Dachhimmel entfernt. Auch hinten profitiert das Raumgefühl von der großen Karosserie, wird aber vom dunklen Dachbezug und dem wuchtigen Tunnel geschmälert.



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

2,7 Innenraum-Variabilität

⊕ Vorn und hinten findet man zahlreiche Ablagemöglichkeiten für kleinere Utensilien.

⊖ Die Innenraum-Variabilität des 7ers wird dadurch beeinträchtigt, dass die hinteren Rücksitzlehnen nicht umklappbar sind.

1,4 KOMFORT

1,3 Federung

Ab Werk ist der 7er mit Luftfederung samt adaptiven Dämpfern ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es ein Fahrwerkssystem mit aktiver Wankstabilisierung und vorausschauender Regelung (Executive Drive Pro). Neben den üblichen Fahrmodi wie Comfort/Comfort+ oder Sport, gibt es den Adaptive-Mode. Dabei werden zur Fahrwerksregelung zusätzlich Navigations-, Kamera- sowie Fahrstildaten verarbeitet. In diesem Mode zeigt das Fahrzeug recht wenig Aufbaubewegungen, bietet dabei aber dennoch einen ausgezeichneten Federungskomfort. Wer gern einen nachschwingenden Aufbau hat, wird im Comfort+ Modus bedient.

⊕ Der 7er bietet in allen Geschwindigkeitsbereichen und auf den meisten Fahrbahnbelägen einen sehr guten Federungskomfort. Sucht man das Haar in der Suppe, könnte man der Limousine ankreiden, dass bei niedrigen Geschwindigkeiten Verwerfungen und Querfugen nicht völlig absorbiert werden und Kopfsteinpflaster die Karosserie zum Wummern anregt. Grobe Einzelhindernisse schluckt das Fahrwerk souverän.

1,6 Sitze

⊕ Bereits die Standardsitze vorn lassen sich serienmäßig elektrisch in Höhe und Neigung einstellen. Gegen Aufpreis gibt es vorn Komfortsitze mit acht Massageprogrammen. Diese kann man vielfältig justieren: Schon wenn man sich mit der Hand einer der Tasten außen am Sitz nähert, wird auf dem

Hauptbildschirm angezeigt, welchen Teil des Sitzes man mit der jeweiligen Taste einstellen kann. Wenn man dann Sitzflächenlänge und -neigung, Sitzhöhe, Lendenwirbelstütze, Sitzwangen, die Kontur der Kopfstützen und auch den separat verstellbaren oberen Teil der Rückenlehne angepasst hat, sollte

man die enthaltene Memory-Funktion der Sitze einsetzen, falls auch andere das Auto nutzen. Diese Sitze bieten einen hervorragenden Langstreckenkomfort. Die Fondsitze sind ebenfalls bequem und gefallen mit ihrer angenehmen Polsterung sowie langen Oberschenkelauflege, ohne aber den Komfort der vorderen zu bieten. Doch auch für den Fond werden Komfortsitze mit elektrischer Einstellung angeboten, die einen noch besseren Sitzkomfort bieten sollten (nicht im

Testwagen). Gegen Aufpreis ist auch für die zweite Sitzreihe eine Massagefunktion mit drei Modi erhältlich.

⊖ Dass sich in einem 7er die Gurthöhe vorn nicht einstellen lässt, ist unverständlich - da sollte BMW nachbessern. Der Fondmittelsitz ist hart gepolstert und bietet auch aufgrund des massiven Mittelunnels keine langstreckentaugliche Sitzposition.

1,4 Innengeräusch

⊕ Der 7er zeigt eindrucksvoll, wie leise ein Auto sein kann. Auch dank optionaler Komfort-Akustik-Verglasung rundum werden bei Tempo 130 im Innenraum lediglich 62,7 dB(A) gemessen. Selbst bei höheren Geschwindigkeiten werden

sowohl Wind- als auch Abroll- und sonstige Fahrgeräusche im Innenraum wenig wahrgenommen. Der Dieselmotor ist akustisch nach einem Kaltstart etwas präsenter, arbeitet bei Betriebstemperatur aber unauffällig im Hintergrund.

1,1 Klimatisierung

⊕ Standardmäßig gibt es eine Zweizonen-Klimaatomatik, bei sich die Luftverteilung für Fahrer und Beifahrer getrennt regeln lässt. Gegen Aufpreis ist die im Testwagen verbaute Vierzonen-Anlage mit Beschlag- und Luftgütesensor sowie Touchscreen-Bedienfeld erhältlich. Auch eine Beduftungs- und Ionisierungsfunktion kann bestellt werden, genauso wie

eine Standheizung, Lenkradheizung und Sitzbelüftung vorn wie hinten. Die vorderen Sitze sind serienmäßig beheizbar, hinten kostet dies Aufpreis. Darüber hinaus sind beheizbare Armauflagen vorn wie hinten erhältlich. Eine Sonnenschutzverglasung wird ebenso angeboten wie Sonnenschutzrollos für den Fond.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Drei Liter Hubraum, sechs Zylinder, Turbolader, Diesel. Dass bei diesen Randbedingungen genügend Drehmoment und Leistung vorhanden sind, lässt sich schon erahnen. Mit 620 Nm und 265 PS hat der Selbstzünder tatsächlich stets genügend Zugkraft. Die große Limousine beschleunigt laut Hersteller in 6,1 s auf 100 km/h, bei 250 km/h wird elektronisch

abgeregelt.

Die Fahrleistungsmessungen im ADAC Autotest bestätigen die Potenz des Motors, der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist in 3,6 s erledigt. Auch beim Anfahrverhalten - gemessen von 15 auf 30 km/h - schneidet der 730d sehr gut ab.

1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ein Reihensechszylinder ist schlicht eines der laufruhigsten Aggregate. Selbst als Diesel mit seinem harten Verbrennungsprinzip hat er keine störenden Motorvibrationen. Dröhnen oder Brummen ist dem Motor fremd, der Selbstzünder grummelt gefühlt weit entfernt vor sich hin. Die Leistungsentfaltung ist auffallend gut. Obwohl der

große Diesel lediglich einen Turbolader hat, packt er bereits ab ca. 1.500 Touren beherzt zu und beschleunigt der schweren 7er vehement nach vorn. Dabei entwickelt er die Leistung auffallend homogen - der Dreiliter-Diesel ist auch in dieser Hinsicht ein echter Sahne-Motor.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Dass die von ZF zugelieferte Achtgang-Automatik in den BMW-Modellen der letzten Jahre den Stand der Technik definiert, ist keine Neuigkeit. Auch im 7er gefallen die schnellen und kaum merklichen Gangwechsel, außerdem passt der gewählte Gang fast immer zur Fahrsituation.

Feinjustieren lässt sich die Getriebesteuerung per Fahrerlebnisschalter, denn im EcoPro-Modus vertraut der BMW noch mehr auf die enorme Durchzugskraft des Diesels und fährt bei niedrigeren Drehzahlen. 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 7er segelt ohne Schleppmomentverluste des Motors dahin. Darüber hinaus gibt es einen Vorausschau-Assistenten, der im ECO PRO-Modus über Navigationsdaten die Fahrstrecke abgleicht und dem Fahrer Spritspartipps

anzeigt.

Möchte man lieber selbst die Gänge wählen, kann man dies mittels der manuellen Gasse des Wählhebels oder gegen Aufpreis auch per Schaltpaddel am Lenkrad.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der mit dem Fahrwerkssystem Executive Drive Pro mit aktiver Wankstabilisierung und der Integral-Aktivlenkung ausgestattete 7er überzeugt mit einer für diese Fahrzeuggröße guten Agilität und Fahrstabilität. Er lässt sich sowohl gelassen auf der Autobahn als auch recht engagiert über kurvige Landstraßen bewegen. Im ADAC Ausweichtest gibt die rund 1,9 t schwere Limousine ein gutes Bild ab. Sie reagiert spontan auf den ersten Lenkbefehl und begibt sich stabil auf Ausweichkurs.

Beim Gegenlenken neigt der 7er zum Untersteuern und schmiert etwas weg - die Limousine bleibt stets lenkbar, als Fahrer wünscht man sich aber etwas mehr Gefühl im Lenkrad und für das Fahrzeug. Vor allem unter sportlichen Gesichtspunkten könnte die Fahrzeugrückmeldung klarer sein.

Die Traktionskontrolle regelt feinfühlig und hindert die Antriebsräder zuverlässig am Durchdrehen.

1,9 Lenkung

Neben der Standardlenkung ist die im Testwagen verbaute Integral-Aktivlenkung erhältlich. Bei dieser lenken auch die Hinterräder mit, maximal schlagen sie um drei Grad ein. Bei niedrigen Geschwindigkeiten lenken sie entgegengesetzt zu den Vorderrädern ein, bei hohen in die gleiche Richtung. So erhöht sich die Wendigkeit im Stadtverkehr und bei höheren Geschwindigkeiten wirkt das System bei Lenkmanövern stabilitätsfördernd.

⊕ Die Allradlenkung bietet eine gute Handlichkeit und Agilität. Wende- sowie Einparkmanöver gehen leicht von der

Hand - um von links nach rechts zu lenken sind 2,3 Lenkradumdrehungen nötig. Ebenfalls angenehm: Beim Abbiegen muss man dank dem variablen Lenkeinschlag nicht umgreifen. Bei höheren Geschwindigkeiten vermittelt das Lenkrad ein gutes Lenkgefühl und eine ordentliche Rückmeldung über den Straßenzustand. Nur die Nulllage könnte etwas präziser ausgeprägt sein. Der BMW lässt sich zwar zielgenau dirigieren, durch die variable Übersetzung der Vorderachslenkung und die mitlenkende Hinterachse geht feinfühligem Fahrern der unmittelbare Kontakt zur Straße aber etwas ab.

2,0 Bremse

⊕ Die Vierkolben-Festsattelbremsanlage vorn ermöglicht im Zusammenspiel mit den Einkolben-Festsattelbremsen an der Hinterachse gute Bremswege. Im Test steht der 730d aus

Tempo 100 bereits nach 33,6 m. Die Dosierbarkeit und das Pedalgefühl sind tadellos.

1,7 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bereits die serienmäßige Sicherheitsausstattung überzeugt und kann gegen Aufpreis auf ein extrem hohes Niveau gebracht werden. Ab Werk ist der 7er mit dem Driving Assistant ausgestattet. Das System umfasst unter anderem ein Notbremssystem, das bei einer drohenden Kollision mit Fußgängern und Fahrzeugen zunächst den Fahrer warnt und bei Bedarf automatisch eine Notbremsung einleitet. Ein Spurhalte- und Spurwechselassistent ergänzen das Sicherheitspaket ebenso wie die Querverkehrswarnung hinten und die Verkehrszeichenerkennung. Ein Geschwindigkeitslimiter ist serienmäßig an Bord.

Das optionale Sicherheitspaket Driving Assistant Professional umfasst eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, die bis 210 km/h funktioniert. Darüber hinaus erkennen Frontkameras das aktuell gültige Tempolimit, das dann für den Abstandstempomat übernommen werden kann. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann es ebenfalls entweder vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen oder sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur lenken. Wird der Blinker länger gedrückt, wechselt die Limousine eigenständig die Spur. Zudem wird der Fahrer gewarnt, wenn andere Fahrzeuge vor dem Fahrzeug queren. Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der 7er beim Lenkmanöver.

Fahrhinweise werden optional im vollfarbigen Head-Up-Display angezeigt.
























⊖ Einen gewöhnlichen Tempomat gibt es weder serienmäßig noch gegen Aufpreis.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtestergebnis nach Euro NCAP-Norm liegt nicht vor.

⊕ Geschützt werden die Insassen bei einem Unfall durch Front- und Seitenairbags vorn, einen Knieairbag für den Fahrer sowie über die von vorn bis hinten reichenden Kopfairbags. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,95 m große Personen, hinten ist man bis zu einer Körpergröße von 1,80 m geschützt. Nach einem Unfall bremsst das Auto selbstständig schnellstmöglich zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Ab Werk erhöhen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, weitgehendes Schließen der Fenster) den Schutz der Insassen beim Aufprall.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,6 Kindersicherheit

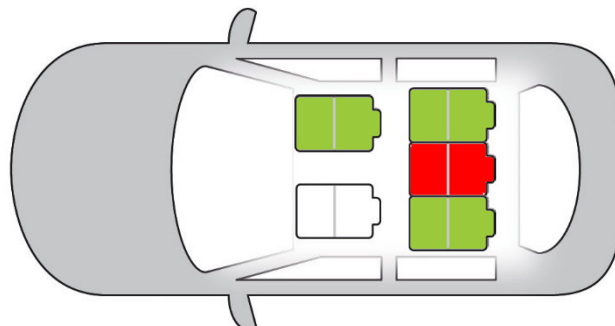
Ein Crashtestergebnis liegt nicht vor. Kindersitze lassen sich hinten aufgrund der unter dem Polster verbauten Anlenkpunkte mit den Gurten unter Umständen nur erschwert lagestabil montieren. Da sich die Kopfstützen weder vorn rechts noch hinten demontieren lassen, können hohe Kindersitze nur eingeschränkt verbaut werden.

⊕ Mit dem Isofix-System inklusive i-Size-Kennzeichnung ist die Kindersitzmontage auf den äußeren Fondsitzen problemlos möglich.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist laut Bedienungsanleitung nicht zur Kindersitzmontage freigegeben. Die Kindersicherungen der hinteren Türen sind kinderleicht zu bedienen - so können sie ihren Zweck nicht sicher erfüllen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



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)

2,0 Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis liegt nicht vor.

⊕ Zur Unfallvermeidung ist ein Fußgänger-Notbremsassistent serienmäßig verbaut. Optional gibt es eine wärmebildbasierte Nachtsichtfunktion, die Menschen und Tiere auch in schlechten Lichtverhältnissen und bei Nacht erkennen kann. Das System konditioniert die Bremsen vor und

warnt den Fahrer, auch wenn er sich das Wärmebild gerade nicht im Kombiinstrument anzeigen lässt. Zusätzlich werden die erkannten und durch das Auto gefährdeten Objekte gezielt von den Scheinwerfern angeleuchtet. Kommt es doch zum Zusammenstoß, schnell die aktive Motorhaube nach oben und versucht so, den Aufprall abzumildern.

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO2

⊖ Im ADAC Ecotest erreicht die große Limousine mit einer CO₂-Bilanz von 202 g/km 16 von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,4 Liter Diesel auf 100 Kilometer - absolut gesehen ein hoher, für die Limousine aber ein akzeptabler Wert. Der Verbrauch gliedert sich in 7,1 l im Stadtverkehr, 5,6 l außerorts und 7,1 l pro 100 km auf der Autobahn.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der drei Liter große Turbodiesel beweist mit seinem modernen Abgasreinigungssystem, wie sauber aktuelle Dieselmotoren sein können - selbst in schweren und stark motorisierten Fahrzeugen. Die Emissionswerte sind durchgehend auf sehr niedrigem Niveau, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus bleiben die beim Diesel kritischen NO_x-Werte deutlich unter den gesetzlichen

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Grenzwerten. Daher kommt der 730d im Schadstoffkapitel des Ecotest auf die Maximalpunktzahl von 50 Zählern. Mit den insgesamt erzielten 66 Ecotest-Punkten reicht es für den Münchner für drei von fünf Sternen.

5,5 AUTOKOSTEN

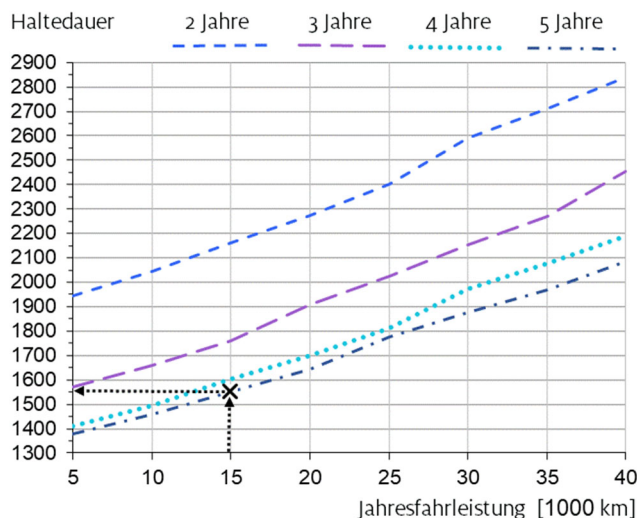
5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ BMW verlangt für den 730d mindestens 88.400 Euro. Die Ausstattung ist zwar schon recht umfangreich, ordert man die vielen komfort- und sicherheitssteigernden Extras, kann man den Kaufpreis noch kräftig nach oben schrauben. Der Testwagen kostete stattliche 115.960 Euro. Nach dem Erwerb geht es kostspielig weiter, denn die Versicherungsklassen kommen dem Halter teuer zu stehen, die Kfz-Steuer ist dieseltypisch ebenfalls hoch und beträgt 419 Euro (nach WLTP) pro Jahr.

War beim Vorfacelift-Modell noch das Servicepaket BMW Service Inclusive im Fahrzeugpreis enthalten, so kostet dieses inzwischen leider Aufpreis - im Falle des BMW 730d für eine Laufleistung von 60.000 km bzw. einer Laufzeit von drei Jahren rund 1.000 Euro. In die Werkstatt muss der BMW entsprechend der fahrabhängigen 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. Eine wartungsarme Steuerkette macht einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1550 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	745e Steptronic	750i xDrive Steptronic	730d Steptronic	740d xDrive Steptronic	750d xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2998	8/4395	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	290 (394)	390 (530)	195 (265)	235 (320)	294 (400)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	600/n.b.	750/1800	620/2000	680/1750	760/2000
0-100 km/h [s]	5,2	4,0	6,1	5,4	4,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	2,0 SP	10,6 SP	6,2 D	6,8 D	7,1 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	48	217	138	148	152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/29/30	20/29/30	22/31/32	22/31/32	22/31/32
Steuer pro Jahr [Euro]	60	380	419	449	467
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1669	2041	1550	1714	1907
Preis [Euro]	101.000	117.200	88.400	99.700	116.600

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 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
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPf	
Hubraum	2.993 ccm
Leistung	195 kW/265 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	620 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,2 l
CO ₂ -Ausstoß	138 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,41 m²/0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/60 R17
Länge/Breite/Höhe	5.120/1.902/1.467 mm
Leergewicht/Zuladung	1.900/610 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	515/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	78 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Dingolfing

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.650 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 102V
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,9/12,0 m
EcoTest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,1/5,6/7,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	168 g/km (WTW* 202 g/km)
Reichweite	1.215 km
Innengeräusch 130 km/h	62,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.175 mm
Leergewicht/Zuladung	1.970/540 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	445/-/- l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	131 Euro	Werkstattkosten	117 Euro
Fixkosten	246 Euro	Wertverlust	1056 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1550 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	419 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/31/32		
Basispreis 730d Steptronic	88.400 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.03.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	115.960 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.100 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/3.600 Euro° (Paket)
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/550 Euro°
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	1.950 Euro° (Paket)
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/200 Euro/Serie/420 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/450 Euro
Lenkradheizung	270 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.300 Euro
Metalllackierung	ab 1.150 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.490 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

5,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	1,1
Verarbeitung	1,2	Fahrleistungen	1,2
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,4
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	0,8
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	2,0
Kofferraum-Volumen	3,0	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	1,9
Kofferraum-Variabilität	4,8	Bremse	2,0
Innenraum	1,8	Sicherheit	1,7
Bedienung	1,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,7
Multimedia/Konnektivität	0,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	2,4	Fußgängerschutz	2,0
Innenraum-Variabilität	2,7	Umwelt/EcoTest	2,7
Komfort	1,4	Verbrauch/CO2	4,4
Federung	1,3	Schadstoffe	1,0
Sitze	1,6		
Innengeräusch	1,4		
Klimatisierung	1,1		

Stand: Oktober 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander

...