



## BMW 740d xDrive Steptronic Sport

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (220 kW / 300 PS)

Der 7er von BMW war mal eine klassische Limousine für Liebhaber zeitlosen Designs. Beim Facelift des Vorgängers wurde der Eindruck der Eleganz schon auf eine harte Probe gestellt, die Front des neuen Modells legt noch einen drauf. Angesichts des monströsen Kühlergrills kann man kaum noch von einer "BMW-Niere" sprechen, allenfalls wenn man die Organe eines Waals im Sinn hat. Und als würde der Wal auf Captain Ahab jagt machen wollen, kann man die Konturen der Riesennieren auch noch illuminieren und insbesondere nachts einen entsprechenden Auftritt vollführen. Dagegen wirkt das Heck umso eleganter und zurückhaltender.

Abseits dieser monströsen Äußerlichkeiten wartet der Innenraum mit fürstlichem Platz und überragendem Komfort auf. Die Sitze sind schon in der Serienversion ausgesprochen bequem, vom wie hinten lassen sich die Einstellmöglichkeiten optional erweitern. Das Fahrwerk bietet den erwarteten hohen Komfort und die BMW-typische Agilität - mit der serienmäßigen Allradlenkung hat man die enorme Fahrzeuglänge von knapp 5,40 m besser im Griff - bei der Parkplatzsuche kann sie freilich nicht helfen und schmaler wird der Oberklasse-BMW damit auch nicht.

BMW hat die Bedienung über viele Jahre in seinen Modellen perfektioniert. Die neuesten Modelle stellen das aber in Frage. Wer weiß, wie gut der iDrive Controller im Vorgänger funktioniert hat, hat im neuen Modell den Eindruck, dass man diesen kongenialen Drehregler den Nutzern nun verleiden will. Er sieht nett aus, rastet aber unpräzise und verführt immer wieder zu Fehlbedienungen. Als hätte jemand im Homeoffice ohne Praxisbezug die Bedieneinheiten umgestaltet. Oder das Controlling hat die Sparvorgaben überzogen - letztlich egal, es ist einfach schade und in dieser Preisregion nicht nachvollziehbar.

Dagegen begeistert der Motor umso mehr. Der aufgeladene Diesel wird durch ein Mildhybridsystem unterstützt und spricht damit gut an. Reichlich Leistung hat der Reihensechszylinder dank zweier Turbolader ohnehin, er läuft außerdem sehr kultiviert und ist überdies auch noch sparsam. Mit dem Ecotest-Verbrauch von 6,0 l/100 km sind Reichweiten von deutlich über 1.200 km problemlos möglich. Dass sich BMW das alles fürstlich bezahlen lässt, versteht sich von selbst. Aber immerhin pflegen sie inzwischen eine recht umfassende Ausstattung zu verbauen, so dass man mit nur wenigen Extras ein rundes und standesgemäßes Paket erhält. **Konkurrenten:** u.a. Audi A8, Mercedes S-Klasse.

- +** üppige Platzverhältnisse für vier Erwachsene samt Urlaubsgepäck, umfassendes Assistenzangebot (teils optional), Infotainment up-to-date, flotte Fahrleistungen, herausragender Fahrkomfort, dank sparsamem Dieselmotor sehr große Reichweite
- keine Dachlast erlaubt, unflexibler Innenraum, sehr lange und breite Karosserie, in Anschaffung und Unterhalt sehr teuer

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,8**

AUTOKOSTEN **5,5**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,5</b>
	Stadtverkehr	<b>5,0</b>
	Senioren	<b>2,6</b>
	Langstrecke	<b>1,3</b>
	Transport	<b>4,0</b>
	Fahrspaß	<b>1,8</b>
	Preis/Leistung	<b>3,7</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,2 Verarbeitung

⊕ Neben ausgeprägtem Komfort hat BMW großen Wert auf hohe Verarbeitungs- und Materialqualität gelegt. Karosserie wie Innenraum sind einwandfrei und sehr präzise verarbeitet, alles passt sauber zusammen und gibt selbst auf schlechten Pisten keine Geräusche von sich. Der Innenraum ist nobel ausgestattet, die meisten Oberflächen sind mit Leder oder Kunstleder überzogen oder weich beschichtet. Ein Stoffüberzug an den Dachsäulenverkleidungen ist das Mindeste, die B-Säulenverkleidung und die Sonnenblenden sind zusätzlich

gepolstert. Damit dürfte der Innenraum des 740d zu den nobelsten in der BMW-Flotte zählen und liegt damit definitiv auf einem Level mit der S-Klasse von Mercedes und dem A8 von Audi. Und das alles in der "Basisausstattung" des 7er. Den Dachhimmel gibt es auf Wunsch in Alcantara. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet, so gut es eben mit einem Verbrennerantrieb an Bord möglich ist - denn hier und da sind Kühlbereiche und Kühlluftführungen notwendig.

### 3,3 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,0 l/100 km an, ergibt sich mit dem 74 Liter fassenden Dieseltank eine theoretische Reichweite von etwa 1.230 km - damit ist der 740d Reichweitenkönig in den aktuellen Autotests. Auf zurückhaltend gefahrenen Langstrecken sind auch Reichweiten um 1.400 km möglich - ein i7 muss dafür zweimal und in der Summe rund zwei Stunden nachladen. Es ist also nachvollziehbar, warum BMW die verschiedenen Antriebsarten anbietet - wichtig ist, dass bei jedem Antrieb die Effizienz im Vordergrund steht. Der AdBlue-Tank wird über einen Einfüllstutzen neben dem Dieseltank befüllt.

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei enormen 695 kg - mit vier Personen und dem vorhandenen Stauraum ist das kaum voll ausnutzbar, zumal keine Dachlast erlaubt ist. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 85 kg betragen, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen sollte. Und wenn es ein Anhänger hinten dran

sein soll, darf er bis zu 2,1 t wiegen - vorausgesetzt, er verfügt über eine eigene Bremse. Fehlt diese, muss man sich auf ein Anhängergewicht von 750 kg beschränken. Der 740d ist also dank Allradantrieb ein ausgewiesener Zugwagen.

Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem Reparaturset behelfen - wenn man es denn mitbestellt hat, denn bei einem Fahrzeugpreis weit über 100.000 Euro sind offenbar die 60 Euro trotzdem noch wichtig. Wagenheber und Radschraubenschlüssel gibt es grundsätzlich nicht. Reifen mit Notlaufesenschaften sind für den neuen 7er nicht mehr lieferbar. Der Testwagen misst absurde 5,39 m in der Länge; es gibt nur noch diese Längenversion, die bisherige "Kurzversion" ist entfallen. Die Fahrzeugbreite beträgt 2,20 m (inkl. Außenspiegel), der Wendekreis liegt dank serienmäßiger Allradlenkung bei 12,5 m - das sind alles Werte, welche jede Fahrt mit dem 740d durch Innenstädte zur Herausforderung machen.

### 2,9 Licht und Sicht

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist nur mittelmäßig - man sitzt recht tief, wie üblich bei Limousinen - allerdings immerhin 5 cm höher als beim Vorgänger-7er. Wo das Auto vorn anfängt und hinten aufhört, kann man nur erahnen und ist daher über die serienmäßigen Parkhilfen und Rundumkameras dankbar. Front- und Heckkamera verfügen sogar über eigene, automatisch ausfahrende Waschdüsen - was für ein Aufwand insbesondere am Heck, wo extra eine Wischwasserleitung von vorn nach hinten bis in den Heckdeckel gelegt wurde. Bodennahe Hindernisse wären aufgrund des hohen Hecks ohne die Rückfahrkamera nicht zu sehen. Die Rundumsicht fällt insgesamt mangelhaft aus, die breiten Dachsäulen, vor allem die hinteren C-Säulen, wie auch die sehr hohe Hutablage behindern die Sicht nach draußen erheblich. Gerade beim Rechtsabbiegen muss man mehr aufpassen. Die hinteren Kopfstützen sind zwar höhenjustierbar, bleiben aber teilweise im Sichtfeld

der Heckscheibe.

Voll-LED-Scheinwerfer sind serienmäßig, sie leuchten hell und



Breite Dachsäulen und eine schmale, hoch angesetzte Heckscheibe behindern die Sicht nach hinten.

homogen; die Leuchtweite wird automatisch geregelt, eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es nicht. Ebenso Serie sind das Abbiegelicht, das seitlich ausgesprochen weit bis auf Höhe der hinteren Türen scheint, und der blendfreie Fernlichtassistent, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt schattiert. Vom Laserfernlicht scheint sich BMW zu verabschieden, für den neuen 7er ist diese (aus ADAC-Sicht überbewertete Technik) jedenfalls nicht mehr zu haben. Dass die Münchner aber zudem auf eine Kurvenlichtfunktion mit schwenkenden Lichtkegeln verzichten, ist schade. Da tröstet es nicht, dass die Konturen der überdimensionierten Niere an der Front beleuchtet sind, auch während der Fahrt - BMW nennt das "Iconic Glow" und verbaut es im 740d serienmäßig.

⊕ Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, um dem Fahrer einen besseren seitlichen Überblick zu ermöglichen. Automatisch abblenden können nur der Innenspiegel und der linke Außenspiegel. Allgemein sind die Spiegel ausreichend groß und bieten eine gute Sicht nach hinten. Die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen sorgen für ein sehr gutes Wischresultat.

## 2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Mit knapp 46 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) erweist sich die Sitzhöhe vorn als praxistauglich, für eine Limousine sogar relativ hoch - hier zeigt sich die Auslegung des neuen Modells auf verschiedene Antriebe, denn bei den Elektro- und Plugin-Versionen des 7ers müssen die Batterien im Unterboden Platz finden. Von Vorteil sind außerdem die vergleichsweise großen Türausschnitte, so dass vorn wie hinten das Ein- und Aussteigen recht leicht fällt. Die Schweller sind weder zu hoch noch zu breit. Haltegriffe am Dachhimmel sind vorn und hinten verbaut.

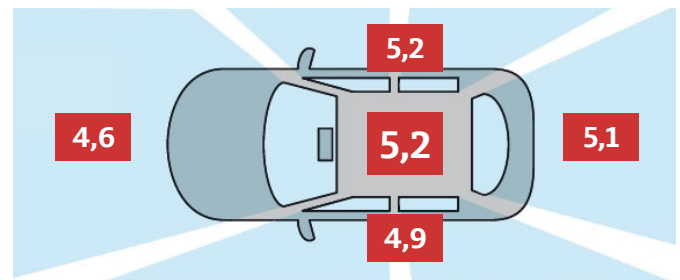
Das schlüssellose Zugangssystem ist serienmäßig, ebenso die Umfeldbeleuchtung im Dunkeln. Der Schlüssel verfügt über einen Motionssensor und wird nach kurzer Zeit abgeschaltet,

## 2,7 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum ist bei Limousinen meistens nicht das entscheidende Kriterium - so auch beim neuen 7er. Denn das Gepäckabteil ist angesichts der Fahrzeugaußenlänge weder besonders groß noch variabel. Das Volumen im 740d liegt in Standardkonfiguration bei 480 l, was durchaus praxistauglich ist. Ein klarer Nachteil ist allerdings die starre Rückbank, so dass sich das Volumen nicht erweitern lässt. Etwa sechs handelsübliche Getränkekisten lassen sich im Kofferraum verstauen. Weiterer Stauraum, z.B. unter dem Kofferraumboden oder in seitlichen Fächern, steht nicht zur Verfügung.

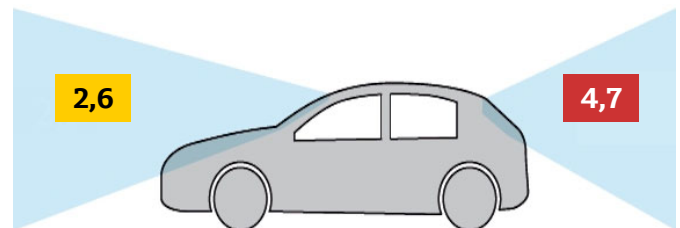
## Rundumsicht

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



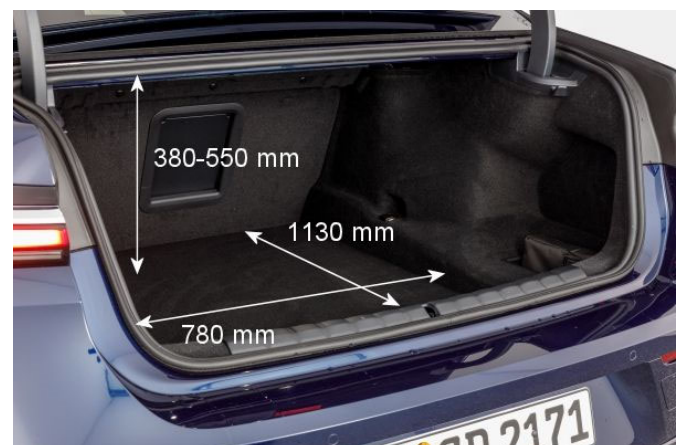
## Vorderes und hinteres Nahfeld

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



wenn er nicht bewegt wird. Außerdem wird die Entfernung zwischen Schlüssel und 740d gemessen (UWB Technik), um ein Überbrücken des Funksignals für einen Fahrzeugdiebstahl zu erkennen und zu unterbinden. Wichtig an dieser Stelle: Die Software im 7er sollte auf dem aktuellen Stand gehalten werden, denn BMW aktualisiert u.a. auch die Sicherheitssysteme regelmäßig.

Alle vier Türen werden an drei Positionen sicher festgehalten, die Softclose-Automatik, welche die Türen leise ins Schloss zieht, ist Serie. Gegen Aufpreis gibt es elektrische Türen, die selbsttätig öffnen und schließen; dafür wird dann an beiden Seiten des Fahrzeugs ein zusätzliches Arsenal an Ultraschallsensoren verbaut, um ein Anecken der Türen zu vermeiden.



In den Kofferraum des großen BMW passen stattliche 480 l Gepäck.

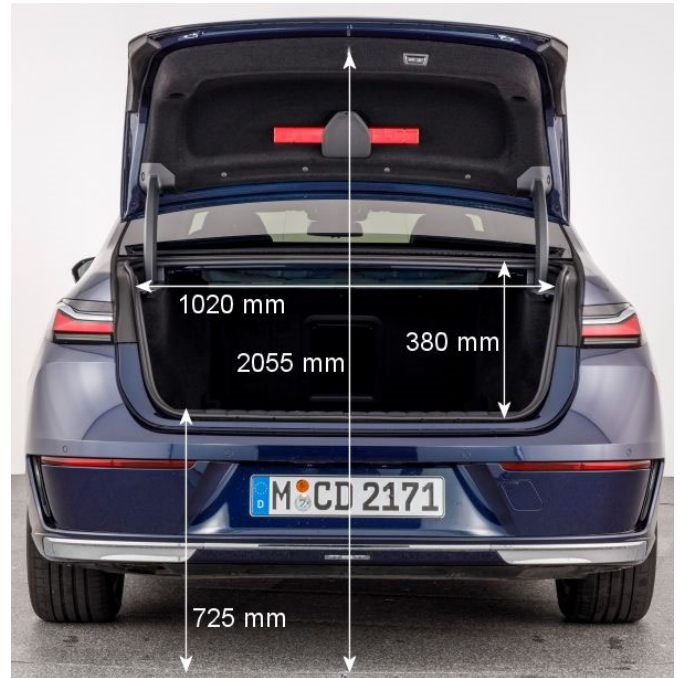


## 2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die elektrische Heckklappe gehört zum Serienumfang; ebenso das schlüssellose Zugangssystem, womit zusätzlich das berührungslose Öffnen und Schließen des Kofferraums über einen „Fußschwenk“ unter die Heckschürze möglich ist - der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Da der Kofferraumdeckel nach oben und nach vorn klappt, steht er nicht im Weg - allerdings sollte man durchaus auf den abstehenden Metallbügel des Schlosses achten, um sich nicht schmerzhaft den Kopf zu stoßen. Wie bei Limousinen üblich, fällt die Kofferraumöffnung nicht allzu groß aus, was die Nutzbarkeit im Alltag etwas einschränkt - Kombis oder Schräghecklimousinen mit großer Klappe sind hier klar im Vorteil.

Die Ladekante liegt mit knapp 73 cm schon relativ hoch über der Fahrbahn, innen stört die rund 17 cm hohe Stufe zwischen Ladekante und Boden. Zwei LED-Lampen erhellen den Stauraum und leuchten ihn angemessen aus.

⊖ Es gibt keine 12-V-Steckdose im Kofferraum - diese wäre beispielsweise für den Betrieb einer Kühlbox durchaus praktisch.



Die knapp 73 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums doch recht mühsam.

## 4,6 Kofferraum-Variabilität

⊖ Umklappbare Rücksitzlehnen sind für den 740d nicht erhältlich - das schränkt die Beladungsmöglichkeiten leider sehr ein. Immerhin gibt es serienmäßig eine Durchladeluke in der Lehne für lange Gegenstände wie Skier. Im Kofferraum sind vier Verzurrösen verbaut, um Gegenstände zu fixieren; sie befinden sich allerdings zu weit oberhalb vom Ladeboden, so

dass ein darin eingespanntes Netz flache Gegenstände nicht am Ladeboden fixieren kann. Seitlich rechts findet man ein kleines Fach, das im Falle des Testwagens allerdings mit dem Reifenreparaturset ausgefüllt ist. Der Kofferraumboden ist fest verbaut, weitere Verstaumöglichkeiten darunter also nicht verfügbar. Immerhin gibt es zwei Taschenhaken an den Seiten.

## 1,7 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

Das bekannte Bediensystem von BMW musste einige Neuerungen über sich ergehen lassen - die Vorteile wie auch die Notwendigkeit mögen sich weder dem BMW-Novizen noch dem erfahrenen iDrive-Nutzer so recht erschließen. Es hat sich der Menüaufbau an vielen Stellen geändert, er orientiert sich nun mehr am App-Sammelsurium aktueller Smartphones als an bisher bewährten BMW-Strukturen. Seit neuestem kommt das Operating System OS 8.5 zum Einsatz, es umfasst eine Weiterentwicklung der Oberfläche gegenüber der achten Version, die erstmalig im BMW iX eingeführt wurde. Man kann nun beispielsweise die Navigationskarte als Hintergrund nutzen und darüber verschiedene Fenster anzeigen. Am auffälligsten und in der Praxis weniger sinnvoll ist wahrscheinlich, dass die Tasten für die Klimaautomatik weitgehend verschwunden sind. Die Steuerung erfolgt nun über das große Touchdisplay. Die Bedienung der Klimatisierung wird damit deutlich



Der BMW überzeugt im Innenraum mit ausgezeichneter Material- und Verarbeitungsqualität. Auch die Bedienung kann weitgehend überzeugen, ist aber nicht mehr ganz so intuitiv und funktionell wie beim Vorgängermodell.

umständlicher und komplizierter. Auch die äußerst praktischen, weil frei belegbaren Favoritentasten sind passé, jetzt stehen programmierbare Shortcuts über einen Wisch vom oberen Displayrand nach unten zur Verfügung. Das wirkt wie aus der Not heraus geboren und kann dem bisherigen Konzept nicht das Wasser reichen. Dass sich ausgerechnet BMW als einstiger Vorreiter dieser Innovation nun davon verabschiedet, ist unverständlich.

Der iDrive-Controller wurde etwas umgestaltet und sieht modern und stylisch aus. Nur leider hat die Bedienbarkeit sehr darunter gelitten, immer wieder dreht man versehentlich zu weit (Rasterung zu leichtgängig) oder drückt nicht exakt in die gewünschte Richtung (Drückwiderstand zu hoch). Immerhin: Der neue Drehregler zeigt, wie ausgereift und durchdacht der alte iDrive-Controller war und dass es offenbar nicht trivial ist, diese Steuereinheit ergonomisch perfekt zu gestalten.

⊕ Hat man sich mit den neuen Marotten des 7er arrangiert, kann man ihn gut steuern und bedienen. Wer auf Touchbedienung Wert legt, kann neben dem iDrive auch per Fingerdruck und -wisch auf dem Infotainmentmonitor arbeiten. Für die Touchbedienung könnte das Display allerdings etwas näher beim Fahrer liegen. Die Steuerung über Gesten ist im kleinen Umfang ebenfalls möglich. Das System reagiert auch auf recht frei formulierte Sprachbefehle. Viele Funktionen können automatisch gesteuert werden, was sehr

gut abgestimmt ist.

Sitze und Lenkrad sind schnell und elektrisch eingestellt, man findet zügig eine passende Sitzposition. Das Fahrlicht wird über Tasten links vom Lenkrad gesteuert und am Lenkrad selbst setzt BMW für die Einstellung von Tempomat oder Musikquellen zum Glück noch auf Tasten und lässt einen nicht auf kleinen Touchflächen herumwischen. Das Layout auf den beiden hochauflösenden Bildschirmen für Kombiinstrument und Infotainment kann man ein Stück weit nach den persönlichen Vorlieben anordnen. Der analoge Tacho bleibt aber in allen Varianten zu grob skaliert, um die digitale Anzeige der Geschwindigkeit kommt man nicht herum.

⊖ Was hilft es, wenn die Bedieneinheit für die elektrischen Sitze gut zu sehen in die Türen wandert, dann aber nur noch ein Teil der Sitzeinstellmöglichkeiten damit bedient werden kann? Wer beispielsweise die Sitzflächenlänge, die Lordosenstütze oder die Lehnenbreite justieren möchte, muss ins entsprechende Menü im Infotainment wechseln und dort am Bildschirm die Einstellungen vornehmen - eine vielleicht billigere, aber sicherlich schlechtere Lösung. Der Vorgänger hatte die Bedientasten seitlich am Sitz zwar nicht direkt zu sehen, aber einwandfrei zu erfüllen und für jedes Stellelement eine Einstelltaste. Es gibt am neuen 7er leider hier und da Stellen, bei denen man sich fragt: Was haben sich die Entwickler dabei nur gedacht?

## 0,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der 740d hat eine umfassende Konnektivitäts- und Multimediaausstattung serienmäßig. Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem Professional mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln buchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken. Die ConnectedDrive Services sind die ersten zwei Jahre inklusive (bis 2020 waren es drei Jahre), danach kostenpflichtig - nur einzelne Remote-Funktionen und die Notruffunktion sind längere Zeit kostenfrei. Apple Carplay zur Integration von iPhones und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Die induktive Ladeschale mit Verstärkung des Funksignals ist ebenso stets an Bord.

Für höchste Klanggenüsse gibt es serienmäßig das Surround Soundsystem von Bowers & Wilkins, es umfasst immerhin 21 Lautsprecher und liefert eine Gesamtleistung von 895 Watt.

Natürlich geht hier noch mehr mit der aufpreispflichtigen Diamond-Variante - für knapp 6.000 Euro gibt es mehr Lautsprecher (36 Stück), mehr Systemleistung (1.965 Watt) und mehr Soundfunktionen (z.B. 4D Audio, fahrdynamische Klangregelung). Mit der Funktion BMW Apps kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen Smartphones per iDrive steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay und Android Auto dar, da man allerlei Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann. Gegen Aufpreis bietet BMW das Fond-Entertainment Experience Paket; dieses enthält einen 31,3 Zoll großen Monitor im 32:9 Breitbildformat für die Fondpassagiere, welcher sich vom Dachhimmel herunterklappen lässt. Der Theatre Screen genannte Bildschirm hat nicht nur eine 8K Auflösung, sondern kann auch über Touch bedient werden. Dessen Bedienung ist ebenso über die Command-Displays in den hinteren Türen möglich, was unschöne Fingerabdrücke am großen Monitor vermeidet.

## 1,5 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt sehr großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis knapp zwei Meter große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für deutlich größere Menschen ausreichen. Die Innenbreite ist ebenso angenehm wie das Raumgefühl. Das

wird zwar durch die recht wuchtig geratene Mittelkonsole etwas geschmälert, gewinnt jedoch durch das serienmäßige Panoramadach und die vergleichsweise großen Fensterflächen.

## 1,7 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe geht es nicht weniger fürstlich zu, die Platzverhältnisse im 740d sind üppig - mit der neuen 7er-Generation gibt es nur noch die "Langversion". Bis knapp zwei Meter große Personen finden genug Kopffreiheit, die Beinfreiheit ist noch deutlich üppiger, selbst wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Das gute Raumgefühl wird allenfalls durch den wuchtigen Mittelunnel etwas beeinträchtigt - die Kardanwelle für den Antrieb der Hinterachse benötigt eben ihren Platz. Das große serienmäßige Panoramadach reicht aber bis zur Rückbank und bringt auf Wunsch viel Licht in den Innenraum.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 2,0 m bequem Platz.

## 2,7 Innenraum-Variabilität

Wie bei viertürigen Limousinen meist üblich, ist der Innenraum kaum variabel. So lassen sich im getesteten 740d die hinteren Sitze nicht einstellen oder umklappen. Optional erhält man natürlich auch für die Rückbank elektrische Einstellmöglichkeiten, die Rücksitzlehnen sind jedoch in keiner Konfiguration umklappbar.

Ablagen findet man dagegen genügend. Vorn gibt es zwei Becherhalter, große Türfächer, ein Ablagefach in der Mittelarmlehne sowie eines in der Mittelkonsole. Das sonst bei BMW

übliche kleine Fach links unten im Armaturenbrett hat der 740d leider nicht, dafür sind alle Türtaschen mit (Kunst-)Leder und Teppich ausgeschlagen, so dass harte Gegenstände darin nicht klappern. Hinten hat der BMW Türfächer mit Flaschenhaltern sowie Getränkehalter in der Mittelarmlehne zu bieten. Hinter den Vordersitzen gibt es geschlossene Lehnentaschen. Das Handschuhfach ist nicht sonderlich groß, aber beleuchtet, abschließbar und mit feinem Filz auskleidet.

# 1,1 KOMFORT

## 1,1 Federung

⊕ Die schweren 19 Zoll Räder machen es für das Fahrwerk nicht gerade einfach - dennoch pariert die serienmäßige Luftfederung samt adaptiver Dämpferregelung die gewichtigen Radmassen mit Bravour. Bei Bedarf kann die Bodenfreiheit etwas erhöht werden, praktisch z.B. beim Überfahren von höheren Schwellen oder Feldwegen. Bei höheren Geschwindigkeiten wiederum senkt sich die Karosserie etwas ab und reduziert damit die Luftwiderstände.

Im standardmäßigen Comfort-Modus federt der 740d ausgesprochen komfortabel, die Aufbaubewegungen bleiben dabei dennoch moderat. Im Stadtverkehr sind selbst grobe Verwerfungen wie versenkte Kanaldeckel oder Asphaltflicken für die Insassen nur entfernt spürbar, oft mehr akustisch als wirklich durch Karosserieanregungen wahrzunehmen.

Kopfsteinpflaster wird einwandfrei gedämpft und ist nur leise zu hören. Auch bei Überlandgeschwindigkeiten spricht das Fahrwerk bei feinen wie größeren Anregungen sehr sensibel an und bietet somit stets einen standesgemäßen Federungskomfort. Auf der Autobahn werden Unebenheiten wie Bodenwellen und Querfugen gekonnt gefiltert, der Langstreckenkomfort ist ausgesprochen gut.

Wer die Arbeit des Fahrwerks verbindlicher spüren möchte, kann in den Sportmodus wechseln. Es reduzieren sich die Karosseriebewegungen und die Insassen werden deutlicher über die Straßenzustände informiert. Aber auch in diesem Modus bleibt der Komfort gut.

## 1,5 Sitze

⊕ Bereits die Seriensitze im 740d bieten einen sehr angenehmen Sitzkomfort - obwohl die Einstellmöglichkeiten nicht besonders umfangreich sind. Immerhin funktioniert alles elektrisch, inklusive Memoryfunktion. BMW polstert die Sitze geschickt, so dass sich für unterschiedliche Staturen ein bequemer Sitzkomfort ergibt. Wer mehr Einstellmöglichkeiten möchte, kann die im Testwagen verbauten Multifunktions- sitze vorn bestellen, dann können Sitzflächenlänge, Sitzlehnenbreite und der obere Teil der Lehne einzeln justiert werden. Da der Sitzkomfort der neuen Multifunktions- sitze aber nicht mehr ganz an den der legendären Komfortsitze heranreicht, sind die neuen Optionssitze tatsächlich nicht mehr das Must-Have wie in früheren Modellen. Die 4-Wege- Lordosenstützen vorn sind immer Serie. Sie lassen sich um eine Massagefunktion ergänzen. Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten

dem Rücken guten Halt, durch die vielen Einstellmöglichkeiten können sie ganz unterschiedlichen Staturen angepasst werden. Die Kopfstützen sind in Höhe und der obere Teil der Lehne in Längsrichtung einstellbar. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und gut konturiert. Man findet als Fahrer leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMWs ein Manko. Die bequem gepolsterte Mittelarmlehne lässt sich nicht in der Höhe verstellen. Hinten geht es nicht so variabel und anpassungsfähig wie vorn zu, aber dank angenehmer Polsterung kaum weniger bequem. Zumindest auf den äußeren beiden Sitzplätzen, die angemessen konturiert sind und sich optional um elektrische Einstellmöglichkeiten und eine Massagefunktion ergänzen lassen. Der hintere Mittelsitz ist dagegen unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

## 1,2 Innengeräusch

⊕ Der Testwagen ist mit dem optionalen Klima-Akustik Paket ausgestattet. Das umfasst unter anderem Doppelver- glasung für alle Scheiben. Die aufwendige Dämmung wirkt, im 740d ist man ausgesprochen ruhig unterwegs. Bei 130 km/h liegen nur 62,6 dB(A) Schalldruck im Innenraum an, bei Telefonaten über Freisprecheinrichtung ist für den Gesprächspartner das Fahren praktisch nicht zu hören. Selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten kann man noch problemlos

telefonieren, ohne lauter sprechen zu müssen - hier zeigt sich der Akustikkomfort besonders deutlich. Der Reihensechs- zylinder ist nur dezent grummelnd im Hintergrund zu vernehmen, auch die sonstigen Fahrgeräusche wirken in weite Ferne gerückt. Am ehesten sind dezente Windgeräusche im Bereich der A-Säulen zu vernehmen - aber auch nur, weil es sonst ausgesprochen leise zugeht.

## 0,6 Klimatisierung

⊕ Bereits ab Werk stattet BMW den 740d mit einer Vierzonen-Klimaautomatik aus. Wer eine Standheizung möchte, muss diese für knapp 1.500 Euro extra bestellen - bei den elektrifizierten Varianten ist die Standklimatisierung dagegen inklusive. Das Aufheizen des Innenraums vor Fahrtbeginn funktioniert entweder über Vorprogrammierung oder ganz bequem über die Smartphone-BMW-App. Die Klimatisierungsintensität der Automatikfunktion kann für Fahrer, Beifahrer und den Fond separat gewählt werden, die Temperaturen und die Luftmengenverteilung sogar für alle vier Plätze einzeln. Ein Beschlag- und Luftgütesensor gehört ebenso zum Serienumfang wie Luftausströmer für die

Fondgäste in der Mitte und an den Seiten.

An kalten Tagen sorgen die beheizbaren Vordersitze für Behaglichkeit, gegen Aufpreis gibt es überdies beheizbare äußere Fondsitze, Lenkradheizung sowie beheizbare Armauflagen vorn und hinten. An heißen Sommertagen sorgt die optionale Sitzlüftung (vorn und hinten) dafür, dass man auf den Ledersitzen nicht ins Schwitzen gerät. Stärker getönte Scheiben ab der B-Säule (Option) und Sonnenrollos (Serie für Heckscheibe und Seitenscheiben hinten) schützen vor zu starker Sonneneinstrahlung. In der Optionsliste finden sich auch so exotische Extras wie die Ionisierungs- und Beduftungsfunktion.

## 1,1 MOTOR/ANTRIEB

### 1,0 Fahrleistungen

⊕ Trotz des stattlichen Fahrzeuggewichts von 2,2 Tonnen sorgt der Dieselmotor im 740d für sehr gute Fahrleistungen. Denn er wird tatkräftig von einem ins Getriebe integrierten

Startergenerator unterstützt, der die große Limousine damit zum Mildhybriden macht. Der Reihensechszylinder wird von zwei Turboladern - einem kleineren für niedrige Drehzahlen



sowie einem größeren für mittlere und höhere Drehzahlen - zwangsbeatmet, so dass sich über einen weiten Drehzahlbereich ein sehr gutes Ansprechen und eine füllige und gleichmäßige Leistungsabgabe ergibt. Maximal liefert der Verbrenner 286 PS und 650 Nm Drehmoment, der kleine Elektromotor bis 18 PS und 200 Nm. Das Duo hat eine Systemleistung von 300 PS und 670 Nm.

So wird der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h in kurzen 3,3 s erledigt. Von 80 auf 120 km/h geht es in 4,1 s. Auch das Anfahrverhalten - gemessen von 15 auf 30 km/h - ist mit 0,7 s

sehr spontan. Hier profitiert der 740d vom integrierten Elektromotor. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt BMW 5,8 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h abgeriegelt.

Auch wenn manch sportlich orientierter Fahrer den einstig vierfach aufgeladenen Topdiesel im Vorgänger 750d vermissen mag, objektiv betrachtet hat der neue 740d absolut ausreichend Kraft in allen Lebenslagen, meist sogar deutlich mehr als wirklich nötig. Insofern passt diese Motor-Variante perfekt zur Souveränität der großen Limousine.

## 1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Bei BMW wissen die Ingenieure offensichtlich, wie sie auch einem Dieselmotor eine beachtlich gute Laufkultur beibringen. Vibrationen vom Reihensechszylinder dringen praktisch keine bis in den Innenraum, nur sensible Naturen können bei sehr niedrigen Drehzahlen ganz leicht etwas spüren; wobei das praktisch nur im EcoPro-Modus möglich ist, weil im normalen Betrieb diese sehr niedrigen Motorumdrehungen nicht vorkommen. Unter Last ist vom Turbodiesel ein dezentes Grollen im Hintergrund zu hören, das aber nicht

wirklich stört und wohl den sportlichen Charakter unterstreichen soll. Hält man dann die Geschwindigkeit, brummt der Motor nur noch leise vor sich hin. Sein Ansprechverhalten ist ausgesprochen gut und die Leistungsabgabe sehr gleichmäßig. Selbst ab 1.500 1/min reagiert der Dieselmotor zügig und zieht nachdrücklich los. Das Mildhybrid-System wirkt sich positiv auch auf das Ansprechen bei niedrigen Drehzahlen aus.

## 1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Für BMW hat sich die Wahl von ZF als Getriebelieferanten als goldrichtig über die Jahre gezeigt. Dank der guten Abstimmung auf Motor und Fahrzeug kann die Achtgang-Automatik im 740d vollauf überzeugen. Die Geschmeidigkeit und bei Bedarf Schnelligkeit der Schaltvorgänge ist beeindruckend. Wer das Haar in der Suppe sucht, kann es vielleicht noch beim Schalten vom ersten in den zweiten Gang finden - wenn dann ist hier ein Schaltvorgang leicht zu spüren, ansonsten verlaufen die Gangwechsel beinahe unmerklich und werden in erster Linie vom Drehzahlmesser verraten. Die Wahl der Gänge erfolgt so treffsicher, dass ein Eingreifen über die Schaltpaddel am Lenkrad eigentlich nie nötig wäre -

die Möglichkeit besteht erfreulicherweise trotzdem. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht verständlich vorwählen; wer den früheren griffigen Hebel gewohnt ist, muss sich erst mal an den kleinen "Schieber" gewöhnen, der Bedienbarkeit und Bedienlogik an sich tut das aber keinen Abbruch. Einer der acht Gänge passt immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h lediglich mit rund 1.700 1/min. Die Autohold-Funktion ist Serie. Das Abstellen und Starten des Verbrenners geschieht ausgesprochen geschmeidig.

# 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

## 1,8 Fahrstabilität

⊕ Die gleichmäßige Gewichtsverteilung und der lange Radstand wirken sich positiv auf die Fahrstabilität aus. Der 740d fährt gelassen über gute wie schlechte Straßen, zeigt dabei nur moderate Aufbaubewegungen und gefällt mit seinem guten Geradeauslauf. Auch durch Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen lässt er sich kaum aus der Ruhe bringen - und das trotz der breiten Bereifung. Kurven nimmt er tendenziell leicht untersteuernd, bleibt aber selbst bei hohen Geschwindigkeiten gut beherrschbar. Bei sportlicher Gangart nehmen die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder

Nicken etwas zu, sind aber weder auffällig noch störend; wer es verbindlicher haben möchte, kann den Sportmodus aktivieren. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen hat man trotz der hohen Leistung nicht, denn es werden beide Achsen angetrieben und die Traktionskontrolle regelt sehr schnell und effektiv.

BMW versteht es, standesgemäßen Komfort mit beachtlicher Agilität zu verbinden. Das zeigt sich besonders beeindruckend beim ADAC Ausweichtest. Der 740d reagiert gut auf Lenkbefehle, bleibt stets beherrschbar. Dabei tritt kaum



Untersteuern auf, Übersteuern ebenso wenig. Die Allradlenkung leistet ganze Arbeit, einerseits hat man stets ein gutes und sicheres Fahrgefühl, andererseits hört man außen kaum Reifenquietschen - ein Indiz für die geschickte Regelung aller Fahrzeugkomponenten, die das Überschieben über die Räder möglichst vermeidet. Auffällig ist auch der geringe Geschwindigkeitsabbau innerhalb des Ausweichtests, der auf

nur moderate ESP-Eingriffe und kaum bremsendes Untersteuern hindeutet. Im Grenzbereich, wenn man deutlich zu schnell in die Kurve geht, untersteuert der 740d kurzzeitig, baut so die nötige Geschwindigkeit ab und durchfährt im weiteren Verlauf sicher den Parcours, wobei der Fahrer stets nachkorrigieren kann.

## 1,7 Lenkung

⊕ Der 740d bringt serienmäßig die Integral-Aktivlenkung mit, wie BMW seine Allradlenkung nennt. Bei niedrigen Geschwindigkeiten lenken die Hinterräder entgegen der Vorderräder und verkleinern den Wendekreis - im Falle des 740d mit seinen knapp 5,40 m Länge durchaus hilfreich. Bei höheren Geschwindigkeiten werden die hinteren Räder ein wenig in die gleiche Richtung wie die vorderen eingeschlagen, was sich stabilisierend auswirkt. Nebenbei wird der Lenkaufwand je nach Geschwindigkeit angepasst, so dass man beim Rangieren nur 2,5 Lenkradumdrehungen von Anschlag

zu Anschlag benötigt.

Die Lenkung des 740d ist um die Mittellage nicht zu direkt übersetzt, dadurch wirkt er nicht nervös und insgesamt souverän, eben gut zum Fahrzeug passend. Bei Bedarf kann er aber dennoch sehr dynamisch bewegt werden. Die Zielgenauigkeit ist sehr gut, man kann auf kurvigen Landstraßen sauber seine Linie ziehen. Die Zentrierung gerade bei höheren Geschwindigkeiten ist einwandfrei, für lange Touren perfekt. Antriebseinflüsse in der Lenkung sind nicht zu spüren.

## 2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der 740d nach durchschnittlich 35,3 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein guter Wert, aber letztlich nicht überragend. Am Bremsgefühl gibt es im Alltag nichts auszusetzen, auch das Ansprechverhalten ist einwandfrei. Das

Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure sehr gut hinbekommen - den Übergang spürt man so gut wie nicht. Die Bremsleistung lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht nach.

## 1,3 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Im 7er als Top-Baureihe von BMW müssen natürlich alle Assistenz- und Sicherheitssysteme verfügbar sein, die das Konzernregal hergibt. Allerdings ist nicht alles serienmäßig, denn das "Driving Assistant Plus" Paket kostet tatsächlich Aufpreis, trotz des sehr hohen Grundpreises. Erst dann ist ein adaptiver Tempomat (ACC) und ein Spurführungsassistent an Bord. Der Testwagen hatte zwar wenig Extras, aber dank Innovationspaket immerhin die volle Assistenzausstattung. Ein einfacher Tempomat ist auch dann über das Menü anwählbar, wenn man kein ACC nutzen möchte. Da die notwendige Sensorik für den Driving Assistant Plus in jedem Basis-7er schon an Bord ist, kann man - falls nicht vorhanden - per kostenpflichtigem Software-Update auf das "Plus" upgraden. Wobei Assistenten wie ACC in diesen Preisbereichen wirklich Serie sein sollten.

Ansonsten sind aber die wichtigsten Assistenten serienmäßig an Bord. Neben Spurhalte- und Spurwechselassistenten gibt es eine Verkehrszeichenerkennung und natürlich den Notbremsassistenten, der z.B. auch Fahrradfahrer zuverlässig erkennt. Die Radarsensoren am Heck werden für die Querverkehrswarnung beim rückwärts Ausparken genutzt und auch für die Ausstiegswarnung, wenn sich von hinten Verkehrsteilnehmer nähern. Will man assistierte Spurwechsel durchführen, muss man das Driving Assistant Professional Paket ordern. Dann wird man überdies vor Querverkehr vorn gewarnt und in engen Baustellen in der Fahrbahnmitte gehalten. Auch Rettungsgassen bildet der BMW automatisiert, falls notwendig.

Bei der Spurhaltung kann man sich unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren, und je nach Einstellung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig in die Spur zurück. Möchte man die Fahrspur wechseln, warnt der BMW vor Fahrzeugen auf der Nebenspur und lenkt im Bedarfsfall sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur. Die dazu notwendigen Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim Rückwärtsausparken bei erkanntem Querverkehr selbsttätig zu bremsen, falls ein Auffahrunfall droht.

Opulent wirkt das wiederum serienmäßige Head-up-Display, hier werden auf Wunsch auch detaillierte Navigationskarten angezeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der 740d verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Luftdrücke radselektiv anzeigen kann.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkte Messung)

### 1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Einen Crashtest nach Euro NCAP Norm gibt es bisher nicht. Allen aktuellen bisher getesteten BMW-Modellen wurde aber ein guter Insassenschutz attestiert, so dass auch beim Flaggsschiff der Marke von einem hohen Sicherheitsniveau ausgegangen werden kann. Front- und Seitenairbags vorn sowie über die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags sind ebenso an Bord wie ein Centerbag zwischen Fahrer und Beifahrer. Die Kopfstützen reichen vorn für zwei Meter große Personen, hinten ist man bis 1,75 m Körpergröße gut geschützt. Nach einem Unfall bremsst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab. Außerdem wird, wenn möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen bei einem Aufprall sind serienmäßig.

### 2,1 Kindersicherheit

⊕ Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich über das Infotainment-Menü deaktivieren. Die hinteren Türen können über Tasten an der Fahrertür gesperrt werden, die Kindersicherung ist somit ausreichend. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen einfach zu befestigen, hinten auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Dank üppiger Beinfreiheit haben selbst

### 2,8 Fußgängerschutz

Der BMW 740d verfügt über eine aktive Motorhaube, die sich im Falle eines Zusammenstoßes mit einer Person schnell anhebt und so über einen größeren Bereich nachgeben kann, um das Verletzungsrisiko zu verringern. Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig, dieser

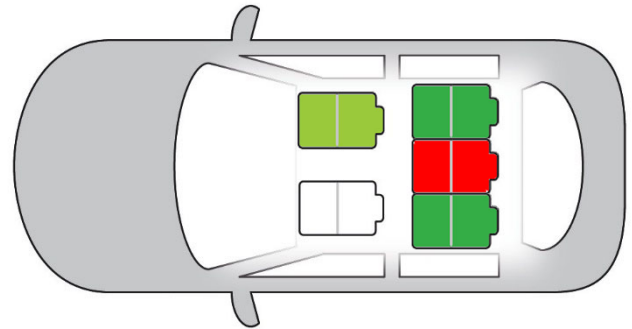
## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,8 Verbrauch/CO2

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 740d xDrive mit dem Dreiliter-Turbodiesel liegt im ADAC Ecotest bei 6,0 l Diesel pro 100 km. Das ist weniger als beim Vorgänger, gleichzeitig wurde die Abgasreinigung weiter verbessert. Der technische Fortschritt ist beachtlich, denn trotz über 200 kg mehr Gewicht konnte der Verbrauch gesenkt werden. Es zeigt außerdem, welches Potenzial nach wie vor in Dieselmotoren steckt. Beim neuen 740d ergibt sich somit eine CO2-Bilanz von 185 g/km. Im CO2-Bereich kann der Wagen damit immerhin 22 Punkte erzielen.

### 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)

Kindersitze mit platzeinnehmender Basis genug Platz, ohne die Bewegungsfreiheit auf den Vordersitzen nennenswert einzuschränken.

⊖ Der Mittelsitz in der zweiten Reihe ist für die Fixierung per Gurt nicht sonderlich gut geeignet, da der Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss zu gering ist; eine Isofix-Halterung gibt es an dieser Position nicht.

erkennt auch Fahrradfahrer und kann einen Zusammenstoß verhindern oder zumindest die Schwere des Aufpralls reduzieren. Ein Nachtsichtsystem, um Personen und Wildtiere auch ohne direktes Scheinwerferlicht erkennen zu können, wird nicht angeboten.

### Verbrauch

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

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

Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,5 l/100 km, gerade im urbanen Bereich zeigen sich die Vorteile durch das Mildhybrid-System. Außerorts konsumiert die große Limousine 5,1 l/100 km und auf der Autobahn 6,8 l/100 km. Der Diesel-7er kann im Schubbetrieb "segeln" und währenddessen seinen Motor komplett ausschalten, um keinen Kraftstoff zu verbrauchen; ein

gewisser Antrieb durch den kleinen Elektromotor, beispielsweise um niedriges Tempo zu halten oder zum Rangieren, ist mit dem 740d noch nicht möglich - das bietet BMW bisher nur in ausgewählten Mildhybrid-Benzinern (u.a. neuer 520i, 735i und 740i, beide 7er-Varianten bisher nicht am deutschen Markt verfügbar).

## 1,0 Schadstoffe

⊕ Der gesenkte Verbrauch zeigt nur einen Teil des Fortschritts, ebenfalls beachtlich sind die weitere Absenkung der Schadstoffemissionen, die schon beim Vorgänger niedrig waren. So liegen die Partikelemissionen etwa bei einem hundertstel vom Vorgänger - und damit erheblich unter dem Grenzwert. Die NOx-Emissionen sind ebenso sehr niedrig. Die

geringen Emissionswerte konnten in den Straßenmessungen bestätigt werden. Die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffe sind absolut verdient. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten gibt es 72 Punkte und somit vier von fünf Sterne im ADAC Ecotest. Der 740d ist als sauberer und sparsamer Diesel empfehlenswert.

## 5,5 AUTOKOSTEN

### 5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Schon der "Basispreis" für den 740d ist erheblich: 116.000 Euro. Eine große Summe, die sich allerdings beim Blick in die Ausstattungsliste etwas "relativiert". Denn der Basis-7er bringt bereits viele Details mit, die selbst bei der direkten Konkurrenz noch Aufpreis kosten. Es empfehlen sich zwei Pakete, der "Driving Assistant Plus", damit der adaptive Tempomat dabei ist, und das Klima-Akustik-Paket, das neben den Sitzheizungen und der Scheibentönung hinten auch die Doppelverglasung enthält, welche den 740d wunderbar leise während der Fahrt macht und damit perfekt zum Antrieb passt.

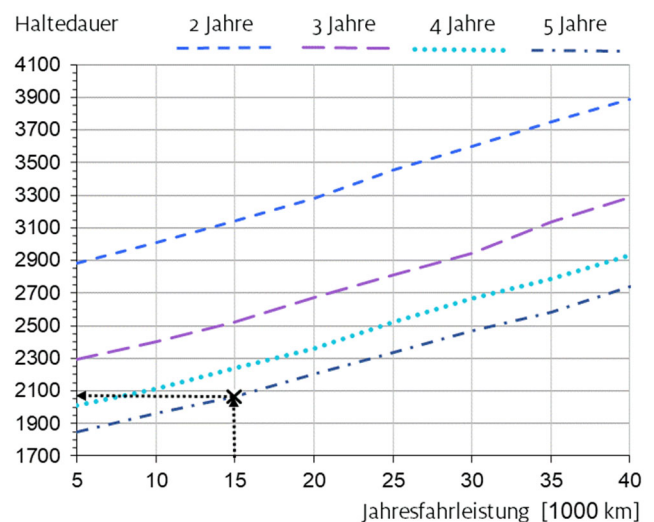
Dann hat man ein rundes Paket, das allerdings Kosten von deutlich über 2.000 Euro pro Monat mit sich bringt - wobei etwa 73 Prozent davon auf den Wertverlust entfallen. Die Steuer liegt in Deutschland bei 433 Euro pro Jahr, für die Versicherung muss man weiter "finanziell bluten": Die Typenklassen liegen bei 21 für die Haftpflicht, bei 31 für die Teilkasko und bei 32 für die Vollkasko-Absicherung.

Die Ausgaben für die Wartungen sind ebenfalls alles andere als günstig, es gibt regelmäßig allerlei Filter und viele Liter Öl zu wechseln. Immerhin hat man lange Wartungsintervalle von zwei Jahren oder rund 30.000 km. Eine Garantie als solche gibt BMW nicht, jedoch drei Jahre Gewährleistung - in der Praxis macht das für den Kunden keinen nennenswerten Unterschied. Eine klassische Garantieverlängerung hat BMW

in Folge auch nicht im Angebot, stattdessen kann man eine abgespeckte Reparaturkosten-Absicherung kaufen, die sich "Repair Inclusive" nennt.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 2065 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).





**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	750e xDrive Steptronic Sport	740d xDrive Steptronic Sport
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2998	6/2993
Leistung [kW (PS)]	360 (490)	220 (300)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	700/1750	670/1500
0-100 km/h [s]	4,9	5,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	1,0/1,0   SP	6,1/6,1   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	23/23	160/160
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/31/31	21/32/31
Steuer pro Jahr [Euro]	60	433
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	2111	2054
Preis [Euro]	125.300	116.000

## 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-Zyl.-Turbodiesel, Mild-Hybrid, Euro 6e, SCR- und NOx-Speicherkat, DPf	
Hubraum	2.993 cm <sup>3</sup>
Leistung	220 kW/300 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	670 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,1 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	160 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,59 m <sup>2</sup> /0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/50 R19
Länge/Breite/Höhe	5.391/1.950/1.544 mm
Leergewicht/Zuladung	2.255/640 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	540 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 kg
Stützlast/Dachlast	85 kg/-
Tankinhalt	74 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Dingolfing

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Reifengröße Testwagen	245/50 R19 105Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	12,5/12,4 m
Ecotest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/5,1/6,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	158 g/km (WTW* 185 g/km)
Reichweite	1.230 km
Innengeräusch 130 km/h	62,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.195 mm
Leergewicht/Zuladung	2.200/695 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	480/-/l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>164 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>129 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>270 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>1502 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	2065 Euro		
Steuer pro Jahr	433 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/32/31		
Basispreis 740d xDrive Steptronic Sport	116.000 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.11.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	125.870 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.500 km
Auffälligkeiten/Mängel	kleinere Softwarebugs

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. \* 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/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
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	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	2.490 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	nicht erhältlich

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.350 Euro
Metalllackierung	ab 1.150 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,8

### AUTOKOSTEN

5,5

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

Stand: Dezember 2023  
Test und Text: M. Ruhdorfer