



BMW 730d Steptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (195 kW / 265 PS)

Bei der sechsten Generation der Luxuslimousine wird demonstriert, was beim Münchner Automobilbauer derzeit technisch möglich ist. So bietet BMW zur serienmäßigen Luftfederung das Executive Drive Pro-Fahrwerkssystem an. Es beinhaltet eine Wankstabilisierung und nutzt zur Reduzierung von Aufbaubewegungen zusätzlich Fahrstil-, Navigations- und Kameradaten. Darüber hinaus ist für den 7er eine Hinterachslenkung erhältlich, die in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit entweder zugunsten der Agilität entgegengesetzt oder aus Fahrstabilitätsgründen in gleicher Richtung wie die Vorderachse lenkt - in der Summe sorgen diese Systeme für einen ausgezeichneten Federungskomfort und lassen die Limousine in Anbetracht des Leergewichts von rund 1,9 t auch auf kurvigen Landstraßen recht leichtfüßig wirken. Gesteigert werden kann das Wohlbefinden mit den optionalen Komfortsitzen samt Massagefunktion und der Akustikverglasung, die ihren Beitrag zum geringen Geräuschniveau im Innenraum leistet. Komfort- und sicherheitssteigernd sind u. a. auch das serienmäßige adaptive LED-Licht, das optional durch ein Laser-Fernlicht ergänzt werden kann sowie die aufpreispflichtigen Kreuzungs- und Spurwechselassistenten. Letzterer sorgt dafür, dass die Limousine bei längerer Betätigung des Blinkerhebels selbsttätig die Fahrspur wechselt. Dass ein Notbremssystem für hohe Geschwindigkeiten in dieser Klasse angeboten wird, ist selbstverständlich, dass es bei einem 7er aber Aufpreis kostet, nicht - das serienmäßige Notbremssystem arbeitet bei Fußgängern bis 70 und bei Fahrzeugen bis 90 km/h. Optional lässt sich der BMW zudem mittels Displayschlüssel geradeaus in und aus Parklücken herausfahren, ohne dass ein Fahrer im Auto sitzt. Darüber hinaus bietet der 7er serienmäßig ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsdaten, Onlinedienste, eine Gestensteuerung und Remote-Funktionen. Optional kann man im 7er Fernsehen oder Millionen Musiktitel streamen.

All diese Technik lässt sich BMW bezahlen: Der Testwagen kostet mit dem Dreiliter-Diesel, der stets genügend Leistung bietet und im EcoTest 5,8 l/100 km konsumiert, rund 113.000 Euro. Beschränkt man sich auf die Serienausstattung, werden aber immer noch 87.200 Euro fällig. **Konkurrenten:** u. a. Audi A8, Jaguar XJ, Mercedes S-Klasse.








- + **tadellose Verarbeitung, viele Assistenzsystem erhältlich, sichere Fahreigenschaften**
- **mäßige Sicht nach außen, hohe Kosten**

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 5,5

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	4,5
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,0
	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

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 Notlauf Eigenschaften.

⊕ Punkten kann der 730d besonders mit seinen Langstreckenqualitäten. Mit seinem 78 l fassenden Tank ermöglicht die Limousine auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von 1.345 km. Der 20 l große AdBlue-Tank kann einfach über eine Einfüllöffnung neben dem Diesel-

die große Zierleiste auf dem Armaturenbrett beim Hindrücken knarzt. Sichtbar ist die sorgfältige Verarbeitung auch am Fahrzeugboden. Dieser ist aerodynamisch günstig gestaltet und der Motor vor Verschmutzung geschützt.

stutzen befüllt 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 510 kg.

⊖ 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.

2,6 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.

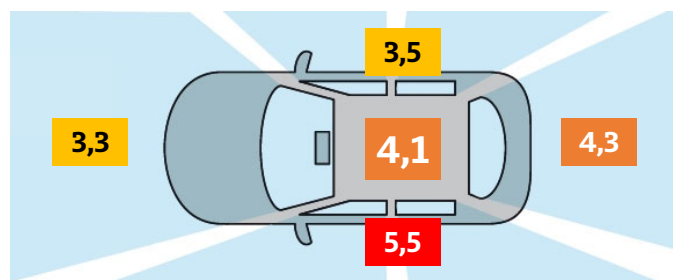
In Sachen Scheinwerfer und Parkassistenten fährt der 7er so ziemlich alles auf, was gerade im Automobilbau Stand der Technik ist. Adaptive LED-Scheinwerfer für Abblend- und Fernlicht sowie einen blendfreien Fernlicht-assistenten hat die Limousine immer verbaut. Gegen einen Aufpreis von 1.200 Euro bekommt man zusätzlich ein Laser-Fernlichtmodul, das eine Leuchtweite von bis zu 600 m realisieren soll - etwa doppelte Reichweite im Vergleich zum LED-Fernlicht. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blenden der Innen- und der fahrerseitige Außenspiegel automatisch ab - für die 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 erstellt auf dem Hauptbildschirm ein verblüffend detailgetreues 3D-Abbild der Fahrzeugumgebung, dessen Blickwinkel auch per

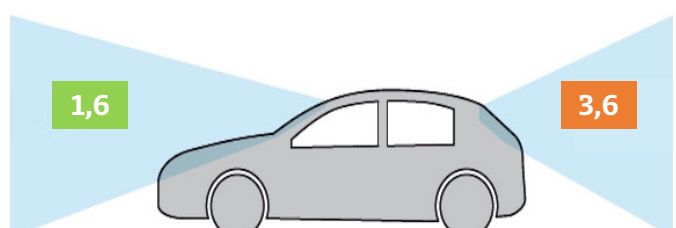
Rundumsicht

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.



Gestensteuerung frei verändert werden kann. In enge Parklücken oder Garagen kann das Auto sogar gerade hinein- und hinausfahren, ohne dass jemand im Auto sitzt. Dies steuert man per Touchscreen auf dem Fahrzeugschlüssel. In Verbindung mit dem Navigationspaket Connected Drive und der Erweiterung On-Street Parking gibt der BMW in einigen Großstädten Deutschlands auch eine Wahrscheinlichkeitsprognose zu freien Parkplätzen an.

⊖ An verschneiten Tagen vermisst man einen Heckwischer.

2,6 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. 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 Fernbedienung - das ist sehr

3,0 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraumvolumen fällt in Anbetracht der Karosseriengröße mit 445 l nicht besonders üppig aus. 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 klein. Die Ladekante befindet sich 70 cm über der Fahrbahn und 17 cm über dem Kofferraumboden.

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



Breite Dachsäulen, nicht voll versenkbare Kopfstützen sowie die hohe Gürtellinie mit schmalen Fensterflächen behindern die Sicht nach hinten.

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

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. 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.

4,7 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

1,5 Bedienung

BMW versteht es, die mannigfaltigen Einstellungsmöglichkeiten eines modernen Autos nutzerfreundlich zu strukturieren. Das iDrive-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 teilweise zu langen Blickabwendungen vom Verkehr.



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

0,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Laut BMW ist der 7er ein "Vorreiter für intelligente Vernetzung" und bietet daher auch zahlreiche Multimediafeatures, die weitgehend sogar ab Werk an Bord sind. Die BMW Connected Drive Services sind serienmäßig und können genutzt werden, um e-Mails, Wetterberichte und Nachrichten abzurufen oder per Browser im Internet zu surfen. Das Auto ist dafür mit einer integrierten SIM-Karte ausgestattet. Das Navigationssystem Professional ist ebenfalls inklusive zwei Jahren Kartenupdates und Echtzeitverkehrsinformationen serienmäßig verbaut. Ein CD/DVD-Laufwerk, eine 20 GB 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 Nettigkeiten einbauen lassen. So werden beispielsweise digitaler Radioempfang, ein High-End-Soundsystem und eine TV-Funktion von BMW angeboten. Die Option Online Entertainment befähigt das Auto, ein Jahr lang Millionen von Liedern in das Auto zu streamen - anschließend muss der Vertrag kostenpflichtig verlängert werden, um weiterhin davon Gebrauch machen zu können.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,90 m große Fahrer zurückschieben - bei einer Limousine dieser Länge würde man etwas mehr Beinfreiheit erwarten. Über dem Scheitel ist dann immer noch Platz. Das recht hoch aufbauende Armaturenbrett und der breite Mitteltunnel 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 liegen Kopf- und Beinfreiheit auf ähnlichem Niveau, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind - Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m finden Platz. Auch hier 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 bequem Platz.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des 7ers leidet unter den nicht umklappbaren Rücksitzlehnen.

Gegen Aufpreis sind allerdings für den Fond elektrisch einstellbare Komfortsitze außen erhältlich. Darüber hinaus gibt es optional das Executive Lounge Seating. Alternativ ist für den Fond eine durchgehende Mittelkonsole erhältlich, dann finden allerdings nur zwei Passagiere hinten Platz.

1,5 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 besitzt 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 Komfortsitze vorn 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 sind absolut langstreckentauglich. Die hinteren Sitze sind gut geraten

und gefallen mit einer angenehmen Polsterung sowie einer guten Oberschenkelaufklappung, 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 Mittelbogens keine langstreckentaugliche Sitzposition.

1,7 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 63,8 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.

1,4 Klimatisierung

⊕ Standardmäßig gibt es eine Zweizonen-Klimaautomatik, 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 dem neuen BMW-Motorenbakasten entsprungene Selbstzünder auch tatsächlich stets genügend Zugkraft. Die große

Limousine beschleunigt laut Hersteller in 6,1 s auf 100 km/h, bei 250 km/h wird abgeriegelt.

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.

1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ein Reihensechszylinder ist schlicht eines der laufruhigsten Aggregate. Selbst als Diesel mit seinem harten Verbrennungsprinzip stören Motorvibrationen nie. Dröhnen oder Brummen ist dem Motor fremd, der Selbstzünder grummelt gefühlt weit entfernt vor sich hin.

Die Leistungsentfaltung ist sehr gut, der Motor hat immer Kraft. Nur bei Vollgas aus sehr niedrigen Drehzahlen braucht das ansonsten spontan ansprechende Aggregat eine Gedenksekunde, hier spielt aber auch die Automatik eine Rolle, da sie erst den richtigen Gang einlegen muss.

0,9 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 Getriebe-steuerung 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-Assistent, 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.

1,9 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.

2,0 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 nur

knapp 2,5 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 erfüllbar sein. Der BMW lässt sich zwar zielgenau dirigieren, durch die variable Übersetzung der Vorderachslenkung und die mitlenkende Hinterachse geht feinfühlig Fahrer der unmittelbare Kontakt zur Straße aber etwas ab.

1,7 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 nach 33,0 m. Die Dosierbarkeit und das Pedalgefühl sind tadellos.

1,9

SICHERHEIT

0,9

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.

Der optionale Driving Assistant Plus umfasst eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, die bis Tempo 210 funktioniert. Darüber hinaus erkennen Frontkameras das aktuell gültige Tempolimit, das dann für den Tempomat 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.


















2,2

Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtestergebnis liegt vom 7er derzeit 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 1,80 m Körpergröße 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. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

3,1 Kindersicherheit

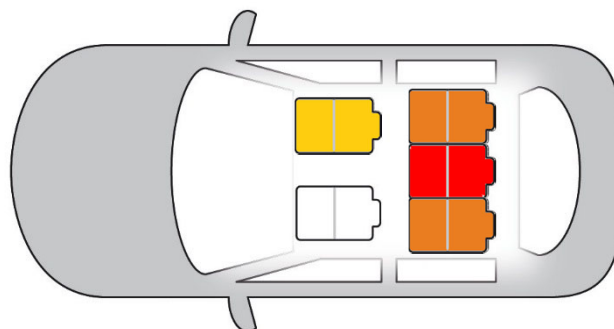
Ein Crashtestergebnis liegt derzeit nicht vor. Kindersitze lassen sich hinten aufgrund der unter dem Polster verbauten Anlenkpunkte mit den Gurten unter Umständen nur erschwert lagestabil montieren. Da sich die Kopfstützen weder vorn rechts noch hinten demontieren lassen, können hohe Kindersitze nur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

⊕ Mit dem Isofix-System, das allerdings keine i-Size-Freigabe besitzt, 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 derzeit 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.

3,0 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2

Im ADAC EcoTest erreicht die große Limousine mit einer CO2-Bilanz von 183 g/km 22 von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,8 Liter Diesel auf 100 Kilometer - absolut gesehen ein hoher, für die Limousine aber ein akzeptabler Wert.

2,1 Schadstoffe

⊕ Der drei Liter große Turbodiesel beweist mit seinem modernen Abgasreinigungssystem, dass auch ein Diesel die Emissionen im Rahmen halten kann. Inner- und außerorts ist er sehr sauber unterwegs, nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen die NOx-Werte an. Unter Berücksichtigung aller Schadstoffgruppen erreicht der 7er 39 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel des EcoTest - mit den insgesamt erzielten 61 EcoTest-Punkten reicht es nur für drei Sterne.

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	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

Auch wenn der niedrige Dieselverbrauch die Spritkosten im Rahmen hält, ist es kein günstiges Vergnügen, einen 7er zu fahren.

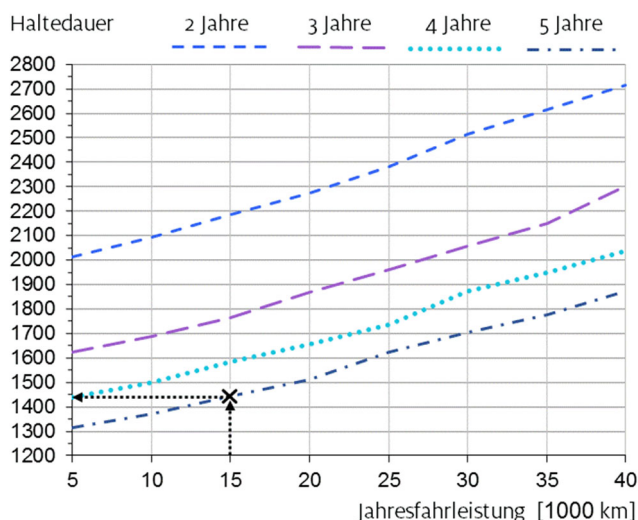
⊕ Dank Service Inclusive sind bestimmte Wartungsarbeiten und Services für fünf Jahre oder 100.000 km im Kaufpreis inbegriffen. In die Werkstatt muss der BMW entsprechend der fahrabhängigen Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Eine wartungsarme Steuerkette macht einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig.

⊖ BMW verlangt für den 730d mindestens 87.200 Euro - für besser motorisierte Varianten entsprechend mehr. 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 stattdessen 113.290 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 333 Euro.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1444 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	740i Steptronic	740e iPerformance Steptronic	750i Steptronic	730d Steptronic	740d xDrive Steptronic	750d xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2998	4/1997	8/4395	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	240 (326)	240 (326)	330 (450)	195 (265)	235 (320)	294 (400)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	450/1380	500/n.b.	650/1800	620/2000	680/1750	760/1750
0-100 km/h [s]	5,5	5,4	4,7	6,1	5,2	4,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,8 SP	2,1 SP	7,9 SP	4,5 D	5,1 D	5,7 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	159	49	184	119	134	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/29/29	21/29/29	21/29/29	23/29/31	23/29/31	23/29/31
Steuer pro Jahr [Euro]	188	40	266	333	363	393
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1575	1530	1865	1444	1630	1856
Preis [Euro]	93.000	96.600	111.500	87.200	98.300	115.000

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-Haftpf.
- 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, Euro6b, SCR-Kat 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	4,5 l
CO ₂ -Ausstoß	119 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,4 m ² /0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/60 R17
Länge/Breite/Höhe	5.098/1.902/1.478 mm
Leergewicht/Zuladung	1.830/620 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	1.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,0 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 102Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero*
Wendekreis links/rechts	12,2/12,5 m
EcoTest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/4,9/6,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	152 g/km (WTW* 183 g/km)
Reichweite	1.345 km
Innengeräusch 130 km/h	63,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.175 mm
Leergewicht/Zuladung	1.940/510 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	445/-/- l

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

Betriebskosten	93 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	200 Euro	Wertverlust	1084 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.444 Euro		
Steuer pro Jahr	333 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/29/31		
Basispreis 730d Steptronic	87.200 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.03.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	113.290 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.180 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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 (Luftfederung)	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser (Laser-Fernlicht)	-/Serie/1.200 Euro
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC (im Paket)	-/Serie/1.910 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/740 Euro°
Head-Up-Display	1.390 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (im Paket)	Serie/1.910 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent (im Paket)	1.910 Euro°
Spurwechselassistent (im Paket)	1.910 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/460 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	1.100 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.190 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

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	2,6	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	1,9
Kofferraum-Volumen	3,0	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	4,7	Bremse	1,7
Innenraum	1,8	Sicherheit	1,9
Bedienung	1,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,9
Multimedia/Konnektivität	0,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	3,1
Raumangebot hinten	2,4	Fußgängerschutz	2,0
Innenraum-Variabilität	3,0	Umwelt/EcoTest	3,0
Komfort	1,5	Verbrauch/CO ₂	3,8
Federung	1,3	Schadstoffe	2,1
Sitze	1,6		
Innengeräusch	1,7		
Klimatisierung	1,4		

Stand: August 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand