
Fahrbericht BMW 730d x-Drive: Hightech-Jet mit Sparpotential

Von Dennis Gauert

So heiß wurde ein BMW noch nicht diskutiert. Dabei geht es nur um ein kleines, Pardon, großes Detail: Die Nieren der 7er-Serie sind ohne technische Notwendigkeit auf gut einen Meter Breite angewachsen und stellen die Designtradition in Frage. Klar, die Bayern wollen damit ihre kaufkräftige chinesische und amerikanische Kundschaft beglücken. Hierzulande wird der 7er in dieser Aufmachung aber als zu protzig, von einigen gar als hässlich empfunden. Nur gut, dass hinter dem Blech einige Kaufgründe schlummern. Der 7er im Fahrbericht.

Hier nehmen wir gern Platz: beige Ledersitze, perforiert und abgesteppt, dienen als Thron für die Reise ins Kaiserreich. Das Armaturenbrett, die Türverkleidungen, aber auch Teile wie etwa die Mittelkonsole sind ebenfalls in edle Häute gehüllt und mit Doppelnähten verziert. Was nicht unter Leder versteckt wird, hat eine Softtouchoberfläche oder ist – im Falle der allgegenwärtigen Dekorleisten – in Lack getaucht. Auch edle Hölzer sind bestellbar. Zusammen mit der durchgehenden zweireihigen Ambiente-Beleuchtung ergibt sich eine Luxuslounge zum Wohlfühlen. Die Formensprache ist schwungvoll aber schnörkellos gehalten. Auch ergonomisch haben die Bayern alles richtig gemacht: Strecken muss sich der Fahrer nur zum Handschuhfach.

Komfort-Optionen wie Massagesitze mit verschiedenen Programmen von Schulter bis Lendenwirbelsäule, Sitzheizung und Sitzbelüftung, Lordosenstütze und verstellbare Seitenwangen (2200 Euro) lassen individuelle Konfigurationen für Fahrer und Beifahrer zu. Auf dem bequemen Sozius sind in unserem Testwagen keine Funktionen integriert. Die Polster und die üppige Beinfreiheit genügen aber auch anspruchsvollen Mitfahrern. Ohnehin: In der Langversion können die Sitze mit Relaxfunktion (Beine voll ausstreckbar) und allen Funktionen der vorderen Reihe bestückt werden. Elektrisch ausfahrbare Sonnenschutzrollos sorgen für die Abschottung nach außen. Durch die fünf Millimeter dicken Fensterscheiben tritt die Außenwelt akustisch auch jenseits der Autobahn-Richtgeschwindigkeit in den Hintergrund.

Ein Privatjet für die Straße – der Traum eines jeden Vielfahrers. Zwar muss man im 7er auch heute noch viel selbst machen, einiges nimmt einem die größte BMW-Limousine aber ab. So kommt man in der hübsch zurecht geputzten Lounge (M-Sportpaket inklusive Interieurdesign Pure Excellence: 6000 Euro) schnell mit der digitalen Stewardess ins Gespräch, die auf die Ansprache „Hallo BMW“ hin, frei gesprochene Kommandos oder eingespeicherte Gesten als Befehle entgegennimmt und sogar semantisches Einfühlungsvermögen zeigt. Sagt der Fahrer: „Mir ist kalt“, stellt die robotische Dame aus dem in Leder gekleideten Armaturenbrett (1450 Euro) die Heizung wärmer und schaltet die Sitzheizung ein. Auf „Mir ist langweilig“ folgt der Vorschlag den Sportmodus auszuprobieren.

Dazu gesellen sich Funktionen wie ein Relaxprogramm („Ich bin gestresst“), das aus erhöhtem Raumklima, oranger Ambientebeleuchtung, einer sanften Rückenmassage und Entspannungsmusik besteht; sowie ein Aktivierungsprogramm, das Erfrischung durch die Sitze und die Luftdüsen strömen lässt und zu grüner Beleuchtung eine Musik abspielt, die an die Pet Shop Boys ohne Gesang erinnert. Dennoch: Das Personal im 7er ist gut aufgestellt und schlagfertig. Auf ihre Meinung zu Mercedes angesprochen antwortet die digitale Dienerin schließlich: „Oh, die bauen ganz wunderbare Autos. Aber hier haben wir

beide doch die größte Freude am Fahren“. Ihr Wort in Gottliebs Ohr.

Wer von dem Geplapper irgendwann hungrig wird, der äußert seine Wünsche zünftig und klar: „Ich hab Bock auf Bratwurst.“ - Prompt folgt eine Liste lokaler Imbissbuden. Ja, im 7er darf man ein Homer Simpson mit dem Geldbeutel von Montgomery Burns sein und wird von allen Seiten umgarnt. So umfasst das in die Frontscheibe integrierte Head-Up-Display eine vollständige Anzeige der Verkehrssituation bei Autobahn-Abfahrten inklusive Beschilderung (Innovationspaket: 3600 Euro). Die rollende Luxuslounge passt beim teilautonomen Gleiten ohnehin selbstständig die Geschwindigkeit an. Das geht so weit, dass der 7er auf die Bremse tippt und warnt, wenn man gerade seine Abfahrt zu verpassen droht. Zur Beruhigung darf man sich von der Flugbegleiterin dann ein Lied auf Spotify wünschen, denn das Internet der Dinge ist im Auto angekommen – inklusive WLAN an Bord.

Wie von der digitalen Mitfahrerin empfohlen, suchen wir die Freude am Fliegen im Sportmodus. Der 265 PS starke 3,0-Liter-Turbodiesel prügelt zwei Tonnen Luxus munter den Berg hinauf, immerhin liegen ja auch 640 Newtonmeter maximales Drehmoment an. Die Beschleunigungswerte machen den Wunsch nach mehr überflüssig: In 5,9 Sekunden sportiert die beliebte Allradlimousine von null auf 100 km/h. Bei 250 km/h gibt sich der 730d dann gegen den Fahrtwind geschlagen.

Der eindrucksvolle Take-Off ist auch dem flinken Wandlergetriebe zu verdanken, das eine Sequenz nach der anderen gleichmäßig abspult. Durch ein Eco-Fahrprogramm und den ebenfalls sanfter abgestimmten Komfortmodus ist ein Durchschnittsverbrauch von knapp über sieben Litern im Chef-Alltag kein Problem. Wer gerne drauf tritt, wird im Mittel mit maximal neun Litern zur Kasse gebeten.

Fahrdynamisch ist ein 7er ein schweres Schiff – möchte man meinen. Doch die ausgeglichene Gewichtsverteilung wird in unserem Testwagen von dem hauseigenen Allradantrieb x-Drive, einer lenkwinkelabhängigen Lenkübersetzung und einer Hinterachslenkung unterstützt. Die letzteren beiden Funktionen, erst seit kurzem mit x-Drive kombinierbar, sind unter dem Begriff Integral-Aktivlenkung zusammengefasst. Dabei heraus kommen teils sehr kurze Lenkübersetzungen, und die Möglichkeit wie in einem Z4 durch den Kreisverkehr zu kurven. BMW hat damit einen Kompromiss zwischen der Marken-DNA, knapp zwei Tonnen Gewicht und der für die Assistenzsysteme notwendigen elektronischen Servolenkung geschaffen.

Das Lenkgefühl geht bei flinken Manövern gelegentlich ins Ungewisse, denn eine variable Lenkübersetzung entspannt im Alltag, lässt die Verbindung zur Straße aber in extremen Fahrsituationen verwässern. Im Hintergrund regeln dazu noch ein Sport-ESP und ein elektronisches Allradsystem den Kontakt zum Untergrund. Das führt zu einem erheblichen Sicherheitsgewinn, nimmt dem Fahrer aber die für die Bayern typische enge Verbindung zum Geschehen. So ist das elektronische Stabilitätsprogramm im 7er auch nicht komplett deaktivierbar – untypisch für die Motorsport-nahen Bayern. Dafür überzeugt das Executive-Drive-Pro-Fahrwerk (2950 Euro) mit präziser Führung und immer noch üppigem Komfort.

A propos Komfort: Ein fast gleichnamiger Modus (nämlich Comfort) sorgt besonders in seiner wählbaren Plus-Variante für ein Gleitgefühl wie über den Wolken. Das Fahrwerk reagiert derart entschlossen und gelassen zugleich, dass Sicherheit und Entspannung auf den Ledersesseln jede Reise zum angenehmen Erlebnis machen. Erst nach langen Etappen wirkt das Rückenlehnenpolster etwas zu straff, gerne wäre man etwas tiefer im Sitz positioniert. Weich arbeitet hingegen die Automatik, deren Schaltvorgänge nur noch im Drehzahlmesser ablesbar sind. Dafür ist etwas Übung nötig, denn seit der Umstellung auf das virtuelle Cockpit dreht der Zeiger linksherum.

Soll der 7er abgestellt werden, wird es spannend. Beim selbsttätigen Einparken sind eine

Rundumsichtkamera mit Vogelperspektive und unzählige Sensoren für ein realitätsnahes Bild der Parksituation zuständig. Dazu rechnet das System auch gleich aus, ob die Türen in der Parklücke vollständig geöffnet werden können. Ist dies einmal nicht möglich, bleibt man in gerader Linie vor der Parklücke stehen, steigt aus und nimmt den Schlüssel in die Hand. Mithilfe des Displays im Schlüssel kann der 7er dann per Fernbedienung vorwärts in die Lücke manövriert werden. Das ist nicht nur für James-Bond-Fans enorm beeindruckend - ist es doch weltweit das erste Serienfahrzeug mit einer solchen Funktion. Richtig nützlich ist die Fernsteuerung jedoch erst in einem automatischen Parkhaus – also hauptsächlich in Asien.

Fazit: Auch wenn der neuen Bayern-Lounge mit der variablen Lenkübersetzung und riesigen Nieren die Traditionen verloren gehen: Der neue 7er ist ein interessantes Hightech-Instrument für die wohlhabenden Kilometerfresser aus der Chefetage. Er bietet luxuriöses Gleiten mit aktivem Fahrgefühl und lässt sich durch die Hinterachslenkung mühelos durch enge Abbiegungen bugsieren. Mit dem aufgeladenen 3,0-Liter-Selbstzünder sind Sparen und Fahren gleichermaßen möglich, der Antritt mächtig. Besonders hervor stechen die toll abgestimmten teilautonomen Fahrfunktionen und Komfort-Extras. Das alles hat natürlich seinen saftigen Preis: Unser Testwagen kostet über 120.000 Euro und ist ziemlich gut, aber noch längst nicht voll ausgestattet. Sparen geht mit dem 730d dafür an der Zapfsäule. (ampnet/deg)

Daten BMW 730d x-Drive

Maße (L x B x H) in Meter: 5,12 x 1,90 x 1,47
Motor: 3,0-Liter-Turbodiesel
Kraftübertragung: ZF-Acht-Stufen-Automatik, Allradantrieb
Leistung: 265 PS (195 kW)
Max. Drehmoment: 640 Nm bei 2000 U/min
Beschleunigung 0-100 km/h: 5,8 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Verbrauch: 7,5 Liter Diesel
Gewicht: 1955 kg
Zuladung: 680 kg
Tankinhalt: 78 Liter
Preis: ab 91.800 Euro
Preis: 121.700 Euro

Bilder zum Artikel



BMW 730d x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW 730d x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



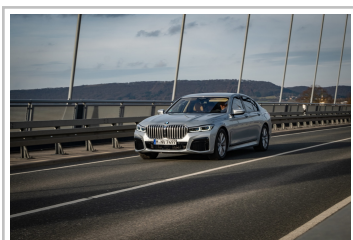
BMW 730d x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW 730d x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW 730d x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



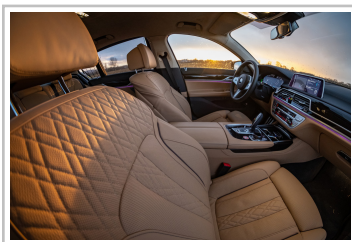
BMW 730d x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW 730d x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



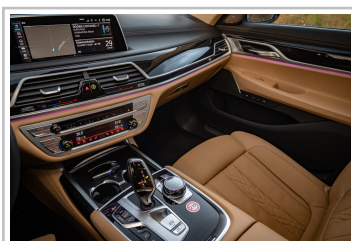
BMW 730d x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW 730d x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW 730d x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW 730d x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW 730d x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



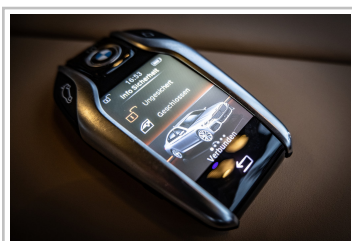
BMW 730d x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW 730d x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW 730d x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert