
Vorstellung BMW 7er: Mehr Drama, mehr Leistung

Von Jens Meiners

Als BMW im Jahre 1977 die 7er-Reihe vorstellte, war eine sportliche Alternative in der Luxusklasse geboren. Und dieses Profil schärften die Bayern weiter – bis zum radikalen Schwenk im Jahre 2001, als der ungewöhnlich gezeichnete 7er der Serie E65 einen anderen Anspruch formulierte: Man zielte nun direkt auf die S-Klasse von Mercedes-Benz. Gleichzeitig verschob sich der Fokus vom deutschen Heimatmarkt endgültig auf die internationale Kundschaft – insbesondere in China.

Dieser internationale Anspruch gilt mehr denn je: Die aktuelle, sechste Generation des 7er wird zu stolzen 41 Prozent in China verkauft, zweitgrößter Markt sind die USA mit 17 Prozent des Absatzes. Auf Deutschland entfallen nur noch fünf Prozent. Kein Wunder, dass BMW sich beim großen Facelift des 7er am Geschmack der Asiaten orientiert. Dort schätzt man einen statusbetonten Auftritt. Und den liefern die Bajuwaren jetzt mit einem Kühlergrill, der sich sowohl in die Vertikale als auch in die Horizontale ausdehnt und für den die Motorhaube deutlich angehoben werden musste. Doch es gibt auch reichlich Feinarbeit im Detail.

So ist die Motorenpalette, wegen der Umstellung auf den WLTP-Zyklus in Europa zuletzt deutlich reduziert, nun wieder fast vollständig verfügbar, und der ZF-Acht-Stufen-Automat arbeitet jetzt mit größerer Spreizung. Je nach Motor gibt es den 7er mit Hinterrad- oder Allradantrieb.

Zum Lieferprogramm gehören drei Varianten des sensationellen Reihen-Sechs-Zylinder-Dieselmotors mit 265 PS (195 kW), 320 PS (235 kW) und 400 PS (294 kW); die letztgenannte Variante verfügt über vier Turbolader. Der 4,4-Liter-V8-Ottomotor klettert in der Leistung von 450 PS auf stolze 530 PS (390 kW). Demgegenüber sinkt die Leistung des 6,6-Liter-Zwölfzylinders von bislang 610 PS auf nunmehr 585 PS (430 kW). Noch mehr Leistung bietet übrigens der Alpina B7 mit weiterhin 608 PS (447 kW).

Und dann gibt es noch die Hybrid-Version. Hier hat BMW die tiefgreifendsten Änderungen vollzogen und das bislang verwendete Vier-Zylinder-Basisaggregat durch einen Reihen-Sechszylinder ersetzt. Im hybridfreundlich gestalteten amtlichen Verbrauchszyklus macht sich dieser Schritt praktisch überhaupt nicht bemerkbar, der Antriebskomfort steigt hingegen deutlich. Im reinen Elektromodus können diese 745e bzw. Le genannten Versionen bereits mit sanftem Nachdruck beschleunigen, und zwar auf bis zu 130 km/h. Wenn dann doch der Verbrenner einsetzt, weil mehr Leistung gefordert wird oder die Akkus entladen sind, wird anhaltend hoher Antriebskomfort geboten, denn der Sechszylinder von BMW läuft unvergleichlich seidig. Ein kleiner Wermutstropfen beim Hybrid ist der relativ flache, von 515 Liter 410 Liter geschrumpfte Gepäckraum – kaum mehr als bei einem 2er Coupé.

Während sich der Hybrid am besten als sanfter Gleiter eignet und die Diesel-Varianten sich auf Langstrecken mit sehr guten Realverbräuchen profilieren, ist der Achtzylinder im 750i/Li die beste Wahl für sportliche Fahrer. Die Längsdynamik ist sensationell, der Spurt von null auf 100 km/h wird in nur vier Sekunden erledigt. Der V8-Biturbo spricht ungewöhnlich spontan auf Gaspedalbewegungen an, wobei die Potenz durch dezentes Grollen aus der serienmäßigen Klappenauspuff-Anlage unterstrichen wird.

Mindestens ebenso eindrucksvoll sind die querdynamischen Fähigkeiten dieses 7er. Auf schnell gefahrenen Bergstrecken scheint die ausladende Luxuslimousine auf das Format einer kompakten Sportlimousine zu schrumpfen. Kein anderes Auto dieser Klasse reagiert

so spontan, feinnervig und agil auf die Befehle des Fahrers. Das gilt vor allem dann, wenn der Kunde bei der Bestellung die Integral-Aktivlenkung mit lenkbarer Hinterachse sowie das Fahrwerkspaket „Executive Drive Pro“ mit aktiver Wankstabilisierung spezifiziert hat.

Als Kontrastprogramm zu derart sportlicher Fortbewegung lässt sich übrigens auch der Fahrmodus „Comfort Plus“ wählen, bei dem der 7er einen geradezu schwebenden Charakter einnimmt. Dann empfiehlt sich eine ruhigere Gangart, wobei die verbesserte akustische Abschottung von B-Säule und hinteren Radhäusern sowie die nunmehr über fünf Millimeter dicke Akustik-Verglasung den Fahrkomfort weiter steigern. Weiterhin gibt es den 7er mit zwei Radständen, wobei die internationale Kundschaft die Langversion deutlich bevorzugt; die Standardvariante wird teils gar nicht mehr angeboten.

Im Interieur gibt nur wenige Änderungen, wobei die neugestaltete Instrumentierung das augenfälligste Merkmal der modellgepflegten Version ist. Sie ist futuristisch angehaucht, könnte sich jedoch für unseren Geschmack durchaus etwas deutlicher von niedrigpreisigeren Baureihen der Marke abheben. Eher kurios wirkt das vertikale Milchglas-Beleuchtungselement in der B-Säule, das bei der nächsten Modellgeneration wieder verschwinden dürfte. Und der Aufkleber „Carbon Core“, der in der vorderen Türzarge auf die Kohlefaserelemente der Karosserie hinweisen will, sollte vielleicht etwas hochwertiger ausgeführt werden.

Denn eigentlich ist es die konsequente Hochwertigkeit in Design, Materialien und Konstruktion, die den 7er auszeichnet, mit der aktuellen Modellpflege mehr denn je. Die stilistischen Änderungen stehen ihm ausgesprochen gut, und das gilt sowohl für die neue Frontpartie mit der deutlich gewachsenen Niere als auch für das durch flachere Rückleuchten und einen horizontalen Leuchtstreifen geprägte Heck. „Der Charakter des 7er hat sich stark geändert, das Auto hat nun ein gewisses ‚Drama‘“, sagt der Designexperte Gernot Bracht.

Und so ist der 7er im Wettbewerb mit Audi A8 und Mercedes-Benz S-Klasse weiterhin hervorragend präpariert. Eigentlich besetzt er sogar wieder eine Sonderstellung: Als sportlichstes Fahrzeug der Luxusklasse – inzwischen ohne Abstriche bei Komfort und Effizienz. (ampnet/jm)

Daten BMW 750i x-Drive

Länge x Breite x Höhe (m): 5,12 x 1,90 x 1,47
Radstand (m): 3,07
Motor: V8-Benziner, 4395 ccm, Bi-Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 390 kW / 530 PS bei 5500–6000 U/min
Max. Drehmoment: 750 Nm bei 1800-4600 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,0 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 9,5 Liter
CO₂-Emissionen: 217 g/km (Euro 6d-Temp)
Effizienzklasse: D
Leergewicht / Zuladung: min. 1965 kg / 675 kg
Kofferraumvolumen: 515 Liter
Max. Anhängelast: 2300 kg
Wendekreis: 12,5 m
Bereifung: 245/45 R 19
Luftwiderstandsbeiwert: 0,27
Basispreis: 117 200 Euro

Bilder zum Artikel



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 745Le x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 750Li x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 750Li x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 750Li x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 750Li x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 750Li x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 750Li x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 750Li x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 750Li x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 750Li x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 750Li x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 750Li x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 750Li x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW
