
Fahrbericht BMW X7: Mit Luxus-Gesicht und neuem V8

Von Jens Meiners, cen

Er gehört zu den Autos, die man nicht verstehen muss, bis man sie einmal gefahren ist: der BMW X7 – 5,18 Meter lang, glatte zwei Meter breit, 1,84 Meter hoch. 2019 kam er auf den Markt; jetzt ist es Zeit für eine Produktaufwertung, die so umfassend ist, dass BMW sogar von einem neuen Modell spricht. 270.000 Einheiten sind bislang im US-Werk Spartanburg vom Band gelaufen: Ein stolzes Ergebnis für ein derart großes und hochpreisiges Auto, das bei einem Preis oberhalb 97.700 Euro vermutlich einen hervorragenden Deckungsbeitrag erwirtschaftet.

Fast die Hälfte der X7, nämlich 47 Prozent, sind in den USA geblieben, weitere 21 Prozent gingen nach China, immerhin sieben Prozent der X7-Produktion werden in Korea abgesetzt. Länder, in denen SUV-Fahrer regelmäßig von Politikern und „Aktivisten“ kritisiert werden, erhalten nur geringe Stückzahlen des bajuwarischen Spitzenprodukts. So etwa Deutschland: Ganze zwei Prozent der X7-Produktion werden hierzulande verkauft.

Und das ist schade, denn es handelt sich beim BMW X7 um ein Auto mit erstaunlichen Qualitäten. Da wäre zunächst einmal der Antrieb: Zur Wahl stehen ein 280 kW/380 PS starker 3,0-Liter-Reihen-Sechszylinder (40i), ein 390 kW/530 PS starker 4,4-Liter-V8 (M60i) sowie ein 259 kW/352 PS starker 3,0-Liter-Reihen-Sechszylinder-Dieselmotor (40d).

Interessant ist dabei, dass der Diesel, obwohl er zum Beispiel im größten Markt gar nicht angeboten wird, für immerhin 14 Prozent der Verkäufe steht. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass der Selbstzünder dort, wo er angeboten wird, den Verkäufern förmlich aus den Händen gerissen wird. Kein Wunder: Sein Zyklusverbrauch, der sich vermutlich leicht unterbieten lässt (wir konnten es noch nicht nachprüfen), liegt bei gerade einmal 7,7 Litern pro 100 Kilometer. Seine Fahrleistungen: 0-100 km/h in 5,9 Sekunden, Spitze 245 km/h.

Fahren konnten wir hingegen beide Ottomotoren. Dabei präsentiert sich der Sechszylinder erwartungsgemäß seidenweich. Er braucht im Zyklus 9,6 Liter, spurtet in 5,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und schafft glatte 250 km/h. Das gilt allerdings nicht, wenn die Fünf-Zonen-Klimaanlage spezifiziert wurde: Sie hat einen derart hohen Kühlbedarf, dass der „kleine“ Benziner dann grundsätzlich bei 210 km/h abregelt.

Wer richtig Fahrspaß erleben will, sollte gleich den M60i wählen. Sein Achtzylinder katapultiert den in dieser Variante 2,6 Tonnen schweren X7 in ganzen 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h, abgeregelt wird bei 250 km/h. Mit diesem neukonstruierten Aggregat führt BMW die Entwicklung der regulären Palette und der echten M-Modelle zusammen. Die Leistungsentfaltung ist explosiv, der Klang heller und sportlicher als bei den bisherigen V8-Typen. Der Zyklusverbrauch liegt hier bei 12,1 Litern – mit zurückhaltendem Gasfuß leicht zu schlagen.

Alle X7-Modelle verfügen über eine 48-Volt-Mild-Hybridisierung, die in den achtstufigen Automaten von ZF integriert ist. Das Getriebe schaltet blitzschnell und genügt auch sportlichen Ansprüchen. Allradantrieb ist beim X7 obligatorisch. Bemerkenswert – und durchaus verständlich – finden wir, dass BMW im X7 weiterhin keinen Plug-In-Hybrid anbietet. Diese Technologie spielt nicht nur in den USA, sondern auch in China nur eine marginale Rolle.

Der Innenraum bietet reichlich Platz, sogar auf der dritten Sitzreihe lässt es sich aushalten. Vor dem Fahrer spannt sich ein neugestaltetes Armaturenbrett auf, das die

neue OS8-Elektronikarchitektur nutzt. Der leicht gebogene Bildschirm, der auch in vielen anderen BMW-Modellen Einzug hält, wirkt hochwertig und modern, die eckigen Skalen für Geschwindigkeit sowie Drehzahl bzw. Ersatzinformationen sind gewöhnungsbedürftig. Das Kofferraumvolumen variiert zwischen 300 und 2120 Litern.

BMW hat die Fahrmodi sinnvollerweise entrümpelt und gestrafft; ein echter Rückschritt ist hingegen der Entfall des zentralen Schalters, mit dem der bisweilen enervierende Spurhalteassistent direkt abschalten ließ. Das bislang erhältliche Nachtsicht-System wurde übrigens aus dem Zubehörprogramm gestrichen, gleiches gilt für das Laserlicht.

Dafür gibt es eine Reihe neuer bzw. weiter optimierter Assistenzsysteme, die hervorragend funktionieren. Dazu gehören ein Rangierassistent für den Anhängerbetrieb, eine frei konfigurierbare Funktion, die individuelle Parkmanöver memoriert sowie eine Funktion, die es erlaubt, die letzten 200 Meter präzise zurückzufahren. Das ist zum Beispiel dann hilfreich, wenn man sich in einer engen Gasse verfahren hat und nicht genügend Raum zum Wenden existiert.

Der X7 ist grundsätzlich mit einer Zwei-Kammer-Luftfederung ausgerüstet, die für sehr hohen Komfort sorgt, und zwar auch dann, wenn die großen 22- oder 23-Zoll-Räder montiert sind. Letztere sind übrigens ein Novum bei BMW. Das Fahrverhalten ist sehr sicher und leicht untersteuernd ausgelegt, die Lenkung präzise und gut gewichtet; insgesamt liegen die Fahrwerksreserven sehr hoch. Die Stabilitätskontrolle könnte für unseren Geschmack allerdings deutlich mehr Schlupf zulassen.

Aber der X7 ist eben in erster Linie ein Luxusauto. Für Behaglichkeit sorgen dabei die hervorragenden Sitze, die auf dem deutschen Markt grundsätzlich mit Leder bezogen sind. Der Dachhimmel war bei unseren Testwagen mit edlem Alcantara anstelle der von einigen Konkurrenten bevorzugten Ersatzstoffen bezogen. Wer keine Ledersitze mag, bekommt auf Sonderwunsch das Kunstleder „Sensafin“.

Auch stilistisch dokumentiert der X7 seine Zugehörigkeit zur Luxusklasse, und zwar mit einem neuen Gesicht, das er mit dem BMW 7er teilt. Allerdings nicht nur mit ihm: Das Motiv der tief angeordneten Hauptscheinwerfer und oberhalb positionierte Tagfahrlicht gibt es demnächst zum Beispiel auch bei Audi. Die prominente Doppelnier dürfte allerdings dafür sorgen, dass Verwechslungen praktisch ausgeschlossen sind. (Jens Meiners, cen)

Daten BMW X7 40i xDrive

Länge x Breite x Höhe (m): 5,18 x 2,00 x 1,84

Radstand (m): 3,11

Antrieb: R6-Benziner mit 48-V-Hybridisierung, 1993 ccm, Allradantrieb, 8-Gang-Wandler-Automatik

Gesamtleistung/Leistung: 280 kW / 380 PS bei 5200 U/min

Max. Drehmoment: 540 Nm bei 1850 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,8 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 9,6 Liter

CO₂-Emissionen: 217 g/km

Leergewicht (DIN)/ Zuladung: min. 2490 kg / max. 725 kg

Kofferraumvolumen: 300–2120 Liter

Max. Anhängelast: 3500 kg

Basispreis: 97.700 Euro

Bilder zum Artikel



BMW X7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW X7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW
