



## BMW 740i Automatic

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (240 kW / 326 PS)

**B**MW stattet seinen neuen 740i nun mit einem doppelt aufgeladenen, sehr kultivierten Sechszylinder aus. Das Resultat: Stramme 326 PS, soviel wie im vorletzten Modell der Zwölfzylinder hatte. Mehr Leistung braucht man eigentlich nicht. Auch sonst ist der 7er ein beeindruckendes Auto: Im Design nicht mehr so provokant wie der Vorgänger, technisch aber in vielen Bereichen das Maß der Dinge. Neu sind u.a. ein erweitertes Nightvision mit Personenerkennung (Nachtsichtfunktion), eine Verkehrszeichen-Erkennung und eine Aktiv-Lenkung mit Hinterachslenkung (alles optional). Die Fahrwerksextras (Dynamic Drive, Integral-Aktivlenkung) sorgen für eine Fahrdynamik auf Sportwagenniveau mit imposanten Leistungen im ADAC-Ausweichtest. Ansonsten ist im Komfort- und Luxusbereich alles lieferbar, was gut und teuer ist. Höchste Sicherheitsstandards sind selbstverständlich. Das alles hat aber auch seinen Preis: mindestens 76.300 Euro.

**Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Audi A8, Jaguar XJ, Lexus LS, Mercedes S-Klasse, VW Phaeton

**+** sehr gute Verarbeitung, hervorragende Sitze, exzellentes Fahrwerk, herausragende Allrad-Aktivlenkung, sehr gute aktive und passive Sicherheitsausstattung, viele High-Tec-Extras lieferbar, Feinabstimmung auf höchstem Niveau

**-** sehr teure Anschaffung, hoher Verbrauch



### ADAC-URTEIL



## Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck. Alle Bleche und Anbauteile sind sauber hergestellt und zusammengebaut; nur bei der Innenseite des Kofferraumdeckels hat sich BMW die vollständige Lackierung gespart. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die ausgewählten Materialien sind sehr hochwertig und ihre Verarbeitung tadellos. Reichlich Leder- und matte Aluapplikationen sorgen für den standesgemäßen Luxusflair. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum; zusätzlich schützen Kunststoffabdeckungen die Schweller vor Kratzern. Der Unterboden ist von vorne bis hinten fast vollständig verkleidet und weitgehend glattflächig, das reduziert die Luftverwirbelungen und sorgt damit für eine bessere Straßenlage, ein niedrigeres Geräuschniveau und einen geringeren Verbrauch. Die Tankverriegelung ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Der neue 7er ist serienmäßig mit Runflat-Reifen ausgerüstet, mit denen bei einer Reifenpanne aus einer Gefahrensituation gefahren werden kann.

⊖ Ein Reserverad ist nicht mehr lieferbar und würde im Kofferraum auch keinen Platz finden. Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern.

## Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend. Der Fahrer kann die Front aber dank der sichtbaren Motorhaube gut abschätzen.

⊕ Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innenspiegel und die Außenspiegel automatisch ab (Serie). Beheizbar und elektrisch anklappbar sind die Außenspiegel ebenfalls. Serienmäßig gibt es helles und sehr homogen leuchtendes Bi-Xenonlicht, gegen Aufpreis ist Kurvenlicht und Abbiegelicht erhältlich - die Straßenausleuchtung klappt damit ausgezeichnet, da die beiden Lichtkegel individuell elektronisch gesteuert werden und sich verschiedenen Fahrzuständen anpassen (z.B. Innerorts, Landstraße, Autobahn, Regen). In der Aufpreisliste findet sich auch ein Fernlichtassistent sowie Parksensoren für Front und Heck. Zusätzlich gibt es eine Heckkamera sowie zwei Kameras in der Frontschürze bei den vorderen Radläufen (SideView), die jeweils ein Bild links und rechts von der Motorhaube liefern und das Herausfahren aus engen Lücken erleichtern können. Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, sie befreien die Scheibe zuverlässig und über einen großen Wischbereich von Wasser, auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten.

## Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Aufgrund der breiten Dachsäulen und der hohen Gürtellinie mit schmalen Fensterflächen ist die Sicht arg eingeschränkt.

– Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue 7er-BMW schlecht ab. Der Grund sind die breiten Fensterposten und die hohe Fensterunterkante hinten, welche die Sicht nach draußen einschränken.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

+ Einen schlüssellosen Komfortzugang gibt es gegen Aufpreis. Mit dieser Funktion kann man sich auch nicht mehr aussperren, weil das Auto "weiß", wenn der Schlüssel noch im Auto liegt und dann nicht verriegelt. Vorne wie hinten steigt man zufriedenstellend bis gut ein und aus, die Schweller sind nicht zu breit und nicht zu hoch und die Sitzflächen befinden sich in einer noch passenden Höhe über der Straße; nur die Höhe der Türausschnitte ist nicht optimal, beim Einsteigen muss man den Kopf etwas einziehen. Sehr angenehm sind die fast im 90-Grad-Winkel öffnenden Türen, die über eine stufenlose Türbremse verfügen und von dieser in jeder beliebigen Position auch an Steigungen zuverlässig aufgehalten werden. Es gibt eine angenehme Umfeldbeleuchtung, auch die Türgriffe außen werden mit LEDs erhellt.

– Gewöhnungsbedürftig hoch befinden sich die Türinnengriffe in Form einer Türleiste knapp unterhalb des Fensters - wer das erste mal im 7er eine Türe schließen will, muss erstmal suchen. Andererseits sind die Griffe immerhin gut erreichbar.

## 3,1 Kofferraum-Volumen\*

Mit 455 Litern bietet das Gepäckabteil klassenüblichen Standard. Das Kofferraumvolumen ist leider nicht erweiterbar.

## 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Größe der Ladeöffnung ist zufriedenstellend, das übliche bei einer Oberklasselimousine. Der Kofferraum kann recht gut genutzt werden, er ist nicht zerklüftet und hat einen ebenen Boden, seine Form ist insgesamt zweckmäßig. Die Höhe der Ladekante beträgt 71 cm; die innere Bordwand von 16 cm stört, über sie muss das Gepäck beim Ausladen gehoben werden.



**Mit 455 l Volumen liegt der Kofferraum des 7er-BMW auf einem Niveau mit dem der Konkurrenten von Audi und Mercedes.**

+ Die Heckklappe öffnet und schließt automatisch auf Knopfdruck (Option), die Hände bleiben sauber.

## 4,3 Kofferraum-Variabilität

– Eine umklappbare Rückbank ist nicht erhältlich. Immerhin gibt es eine Durchladeluke sowie einen Skisack. Für kleine Gegenstände befindet sich links an der Seite ein Netz sowie rechts im Kofferraumboden ein kleines Fach.

1,5

## INNENRAUM

0,6

### Bedienung

⊕ Gigantisch erscheint auf den ersten Blick die Zahl der Knöpfe und Funktionen. Eine gewisse Eingewöhnungszeit benötigt man für die Fülle an Möglichkeiten schon, eine gute Ergonomie und durchdachte Details stellt man aber schnell fest. Und so fällt es nicht schwer, BMWs Flaggschiff zu steuern. Das elektrisch einstellbare Lenkrad (in Höhe und Reichweite) sowie günstig angeordnete Pedale und Schalthebel ermöglichen Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die Vordersitze können auf mannigfaltige Weise eingestellt (optional) und passend justiert werden. Der Motor wird mittels Start-Knopf angelassen, eine Halterung für den Schlüssel fehlt leider (bei Komfortzugang). Ab jetzt gibt es nur noch jeweils einen Lenkstockhebel links und rechts, Schluss ist mit den Verwechslungen wie beim Vorgänger. Der Tempomat wird wieder über Tasten am Lenkrad gesteuert, auf Wunsch regelt ein Radar-System den Abstand zum Vordermann (im Testauto vorhanden); das System funktioniert sehr gut, die Abstimmung gehört zu den Besten am Markt. Die Regelungen erfolgen harmonisch und durchdacht, beispielsweise wird schon beim Setzen des Blinkers beschleunigt, so dass man beim Wechseln auf die linke Spur bereits eine höhere Geschwindigkeit hat. Serienmäßig regelt ein Sensor die Scheibenwischer, der Innenspiegel und die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar sind die Außenspiegel sowieso. Die Schalter für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte sind praxisgerecht beim Lichtschalter untergebracht. Für diese sowie für das Abblendlicht gibt's Kontrollleuchten bei den Instrumenten. Letztere sind ausgezeichnet ablesbar und verfügen über einen sehr guten Kontrast. Große hochauflösende Displayflächen liefern ergänzende Informationen u.a. über Verbrauch und Reichweite. Zusätzlich gibt's gegen Aufpreis ein Head-Up-Display, das in der Windschutzscheibe vor dem Fahrer die Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen und die gerade erlaubte Höchstgeschwindigkeit anzeigt. Die Verkehrszeichenerkennung arbeitet gut, aber lange nicht perfekt – wirklich darauf verlassen kann man sich nicht. Die angezeigte erlaubte Maximalgeschwindigkeit wird aus den Kartenmaterialinformationen des Navisystems und den durch eine Kamera in der Windschutzscheibe erkannten Schildern ermittelt. Einschränkungen bei der Uhrzeit und bei Nässe werden registriert und berücksichtigt (z.B. bei Nässe nur, wenn Regensensor Regen erkennt). Das Navigationssystem funktioniert sehr gut und arbeitet ausgesprochen schnell. Das hochauflösende Display zeigt eine brillante Darstellung. Das Radio lässt sich gut bedienen, es gibt nun acht mit beliebigen Systemfunktionen frei belegbare Funktionstasten (z.B. Radiosender, Navigationsziel, Telefondirektwahl, Klimaeinstellung). Die Klimabedieneinheit ist relativ übersichtlich, die Funktionsvielfalt will aber beherrscht werden – oder man überlässt alles der sehr effektiv arbeitenden Klimaautomatik, die auf Wunsch über eine Vierzonen-Regelung verfügt. Das i-Drive ist durch Vorwahltasten deutlich bedienungsfreundlicher geworden. Alle Schalter und sogar die Drehrädchen der Lüftungsgitter sind einwandfrei beleuchtet; zusätzlich gibt es an vielen Stellen (Türen, Mittelkonsole, Fond) eine indirekte Ambientebeleuchtung, ergänzend zur Innenraumbeleuchtung mit vier Leseleuchten. An den Ablagen gibt's wenig auszusetzen, das Handschuhfach könnte aber etwas größer sein.



**Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung waren schon beim Vorgänger auf höchstem Niveau, jetzt kann aber auch die Funktionalität restlos überzeugen.**

---

## 1,9 Raumangebot vorne\*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für fast 2 m große Personen einstellen. Die Kopffreiheit ist dabei sehr üppig. Die gute Innenbreite sorgt zusätzlich für ein angenehmes subjektives Raumgefühl, man ist gut aufgehoben, fühlt sich aber nicht eingeengt.

---

## 2,8 Raumangebot hinten\*

Auf der Rückbank finden zwei Erwachsene bequem Platz, der mittlere Sitz ist im Prinzip ein Notsitz und eher für kurze Strecken geeignet.

⊕ Auch 1,90 m große Personen können auf den Rücksitzen bequem reisen (Vordersitze für 1,85-m-Personen eingestellt) - limitierend ist dabei die Kopffreiheit, die Beine hätten noch mehr Platz. Zufriedenstellend fällt die Innenbreite aus. Subjektiv gibt's am Platzangebot im Fond aber nichts auszusetzen.

---

## 1,1 KOMFORT

---

### 1,2 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist BMW beim 7er sehr gut gelungen. Sie ist sehr ausgewogen und pariert die meisten Fahrbahnbeschaffenheiten einwandfrei. Für die elektronische Dämpferregelung stehen drei Stufen zur Verfügung: Normal, Comfort und Sport. Die Normalstellung zeigt sich für die meisten Fahrbahnzustände als geeignet und bieten einen guten Kompromiss. Wer es ein wenig komfortabler schätzt, kann den Comfort-Modus wählen, dann schwingt die Karosserie insbesondere bei längeren Bodenwellen etwas nach, ist aber im Gegenzug von kurzen Bodenwellen noch weniger beeinflusst. Der Sportmodus bringt ein direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher. Es ändert sich auch das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor. Im Normal-Modus werden lange wie kurze Fahrbahnwellen und -unebenheiten sehr gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen bekommen die Insassen nur gedämpft akustisch mit, unbequem wird es deshalb nie. Die aufpreispflichtigen 19-Zoll-Räder mit kleinem Querschnitt und Run-Flat-Eigenschaften haben kaum Federwirkung, umso erstaunlicher ist der gute Federungskomfort. Stuckern kennt das Flaggship von BMW nicht, auf regelmäßigen Bodenwellen bleibt die Karosserie ruhig, egal bei welcher Geschwindigkeit. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen fallen gering aus. Der Seitenneigung wirkt effektiv der Wankausgleich entgegen (Testwagen mit Dynamic Drive).

---

### 1,0 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Volledersitzen. Der Lederbezug ist bei sommerlichen Temperaturen etwas schweißtreibend, gegen Aufpreis gibt es eine angenehme und zugfreie Sitzlüftung.

⊕ Die optionalen Komfortsitze vorne bieten mannigfaltige Einstellungsmöglichkeiten: Neben der Höhe und Neigung der Sitzfläche kann auch das obere Drittel der Lehne separat eingestellt und damit gleichzeitig die Kopfstütze optimal nahe am Kopf platziert werden. Die Sitze können einwandfrei für ganz unterschiedliche Personenstaturen und -größen eingestellt werden. Die Lehnen der Vordersitze sind optimal geformt und bieten dem Rücken einen besonders guten Halt - die Seitenwangen können elektrisch in ihrer Breite verstellt werden, so ergibt sich auf Wunsch ein besonders fester Seitenhalt. Die Flächen der Vordersitze sind bei optimaler Druckverteilung sehr gut geformt. Die Vordersitzlehnen sind sehr hoch, der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze sehr gut und damit die Sitzposition optimal. Die BMW-Komfortsitze gehören zu den besten Sitzen, die man in Serien-PKW erhalten kann. Fahrer- und Beifahrersitz sind auf Wunsch mit einer elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt. Auf der Rückbank geht es nicht ganz so luxuriös zu, dennoch gefallen die hohen Lehnen, die gut konturierten Flächen und die ausgewogene Polsterung - so ergibt sich auch für große Erwachsene eine angenehme Sitzposition. Auf Wunsch bekommt man hinten elektrisch einstellbare Sitze, Sitzheizung und Sitzlüftung.

## 0,8 Innengeräusch

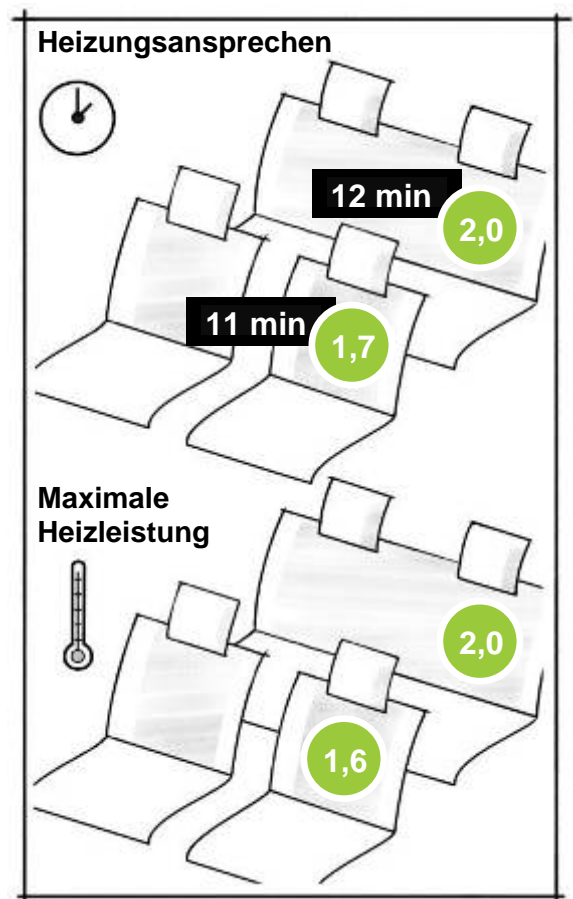
Der Testwagen ist mit der optionalen Komfort-Verbundverglasung ausgestattet (Doppelverglasung aller Scheiben).

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bis 130 km/h ist ausgesprochen niedrig. Der Motor ist praktisch nicht zu hören, nur unter Last ist ein heiseres Grummeln zu vernehmen. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch angenehme Gespräche zwischen den Insassen möglich. Erstaunlich ist auch die gute Geräuschisolation nach außen, selbst laute Gespräche innen können von außen Stehenden nicht gehört werden.

## 1,0 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht im 740i sehr gut an und zeigt eine starke Heizwirkung, vorne noch etwas besser als hinten. Eine 2-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschaltung gibt es serienmäßig. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur getrennt regeln, auf Wunsch auch die Mitfahrer hinten (4-Zonen-Klimaautomatik). Die Luftmengen lassen sich in verschiedenster Weise individuell regeln, Fahrer und Beifahrer getrennt, zudem kann über das Bordmenü die Intensität je Lüftöffnung (oben, mitte, unten) eingestellt werden. Wem dies zu kompliziert erscheint, kann auf die sehr gute Automatikfunktion zurückgreifen, die entweder sanft, normal oder mit kräftiger Wirkung das Klima regelt.



1,0

---

## MOTOR/ANTRIEB

---

0,8

### Fahrleistungen\*

⊕ Auch wenn der Motor unter Last etwas gestresst klingt - die Fahrleistungen stehen genauso einem Sportwagen gut. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h erfolgt bei Bedarf in unter sechs Sekunden. Beim Zwischenspur von 60 auf 100 km/h vergehen gerade mal knapp über drei Sekunden. Das ist auch nicht verwunderlich bei 326 PS. Die befeuerten vor nur acht Jahren die Topmotorisierung mit 12 Zylindern, heute bietet diese Leistung schon der "Einstiegsbenziner". Überholmanöver absolviert man also in Windeseile und muss auch sonst stets darauf achten, nicht zu schnell unterwegs zu sein, weil man Beschleunigung und Geschwindigkeit in diesem Luxusauto nur gedämpft wahrnimmt.

1,0

---

### Laufkultur

⊕ BMW ist für seine seidenweich laufenden Reihensechszylinder bekannt. Der doppel aufgeladene Benzinmotor nach eben solcher Bauart im 740i läuft ruhig wie ein Achtzylindermotor und verknüpft sich jegliche Vibrationen. Der Motor bietet diese Laufruhe über den gesamten Drehzahlbereich, von Leerlaufdrehzahl bis 7.000 U/min.

1,2

---

### Schaltung

⊕ Die Sechsgang-Automatik mit Tiptronic-Funktion lässt sich nun wieder bequem über einen Ganghebel auf dem Mittelunnel steuern. Das Einlegen der Fahrstufen gelingt intuitiv und einfach, die Elektronik verhindert eine eventuelle Fehlbedienung. Das Getriebe selbst schaltet passend, weitgehend ruckfrei und situationsgerecht und ist optimal auf die Motorcharakteristik abgestimmt. Bei ruhiger Fahrweise werden möglichst niedrige Drehzahlen gewählt, um den Verbrauch zu senken. Bei sportlicher Fahrweise nutzt die Automatik das gesamte Drehzahlband des Motors.

1,0

---

### Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen optimal zur Leistungscharakteristik des Benzinmotors. Für jede Geschwindigkeit und Fahrsituation steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Auch bei hohen Geschwindigkeiten verfügt der Motor über genügend Drehzahlreserven - das kommt vor allem dem Verbrauch zu Gute und vermittelt den Insassen einen stressfreien Eindruck.

1,3

---

## FAHREIGENSCHAFTEN

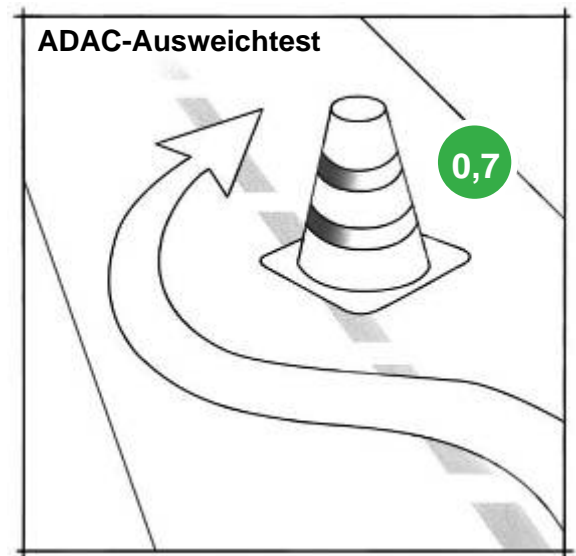
---

0,9

### Fahrstabilität

Der Testwagen ist mit optionaler Integral-Aktivlenkung sowie Dynamic Drive ausgestattet.

⊕ Der 740i verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. Auch von Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt er sich wenig beeindrucken. Muss man bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausweichen, greift das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) ein und hilft dem Fahrer, das Auto unter Kontrolle zu halten. Zusätzlich unterstützt ihn die Hinterachslenkung, sie ist voll elektronisch gesteuert. Bis zu einem gewissen Grad kann die Bordelektronik auch den vorderen Lenkwinkel verändern und so den DSC-Eingriff unterstützen. Die Abstimmung der einzelnen Komponenten ist BMW beeindruckend gut gelungen: beim ADAC-Ausweichtest verhält sich der 7er für ein Auto dieser Größe und dieses Gewichts überragend. Er rangiert in einer Liga mit Audi R8 und Mercedes SL. Der große BMW reagiert spontan auf die Lenkbefehle und kann den Test mit einer Eingangsgeschwindigkeit von 94 km/h durchfahren. Dabei zeigt er praktisch kein Überschieben, weder mit der Vorderachse noch mit der Hinterachse. Auch stellt er an den Fahrer keine besonderen Anforderungen, um das Auto unter Kontrolle zu halten - dieser muss nur lenken und das Auto fährt dort hin, wo gewünscht. Der Hinterradantrieb ist mit der enormen Leistung des Motors bisweilen überfordert, die elektronische Traktionskontrolle greift dann aber gezielt und fein abgestimmt ein und verbessert des Vortrieb.



**Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.**

## 1,0 Kurvenverhalten

⊕ In sehr schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der 740i leicht. Dieses Fahrverhalten bringt auch weniger geübte Fahrer nicht aus der Ruhe. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich dank ausgeklügeltem Fahrwerk und effektiver Steuerung der Komponenten das Eigenlenkverhalten nicht. Fährt man den 740i voll beladen, ändert sich das Kurvenverhalten praktisch nicht, Niveauregulierung und Wankausgleich können weiterhin gut stabilisieren und das enorme Gewicht kaschieren.

## 1,5 Lenkung\*

Testwagen mit aufpreispflichtiger Integral-Aktivlenkung.

⊕ Der 7er reagiert spontan auf Lenkkorrekturen, ohne dabei nervös zu wirken. Dies funktioniert bei praktisch jedem Tempo sehr gut, da die Hinterräder bis drei Grad in beide Richtungen gelenkt werden können (Hinterachslenkung). Die Elektronik regelt in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Fahrsituation die entsprechenden Lenkwinkel hinten, dadurch ergibt sich ein erstaunlich agiles Handling für ein Auto dieser Größe. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn und zeigt sich sehr präzise. Der 7er wirkt sehr handlich, im Stand genügt lediglich eine Lenkradumdrehung aus der Nulllage heraus, um die Räder voll einzuschlagen. Gleichzeitig ist der Kraftaufwand am Lenkrad dank der variablen Servounterstützung gering. Der Wendekreis von weniger als 12,3 m geht für ein über fünf Meter langes Auto in Ordnung. Regelt das elektronische Stabilitätsprogramm DSC, kann die Elektronik auch den hinteren und sogar den vorderen Lenkwinkel beeinflussen (im Rahmen des möglichen Einstellbereichs der Aktivlenkung) - dadurch kann das DSC noch effektiver wirken. Das Ergebnis beispielsweise beim Ausweichtest ist beeindruckend.



1,6

## Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 740i durchschnittlich 36 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 245/40 R19 vorne und 275/40 R19 hinten). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, der Druckpunkt ist angenehm und das Bremsgefühl ausgezeichnet. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, im Ernstfall das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

1,3

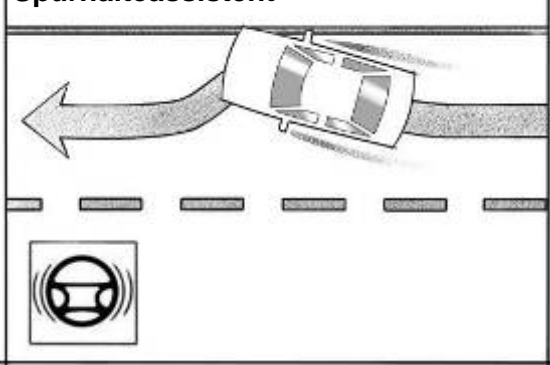
## SICHERHEIT

1,0

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

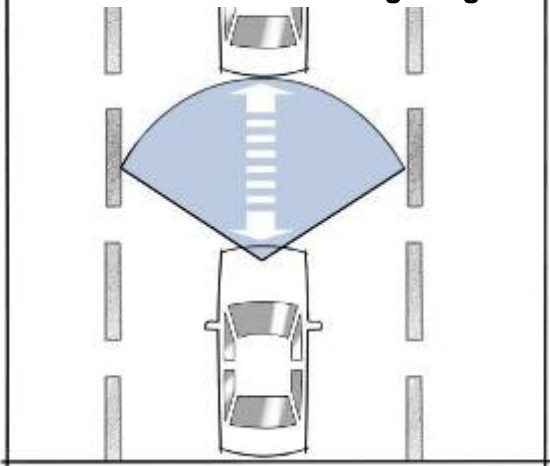
⊕ Der BMW 740i ist serienmäßig neben DSC auch mit einem adaptiven Bremsassistenten und reversiblen Gurtstraffern ausgestattet, die nach jedem Anschnallen die Gurte kurz etwas anziehen, damit sie einwandfrei verlaufen und im Ernstfall optimal wirken können. Die Run-Flat-Reifen reduzieren die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt und erkannte Personen hervorhebt sowie separat über Symbole dem Fahrer zeigt, ob die Personen stehen oder von welcher Seite kommend sie sich bewegen. Neben den serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfern ist optional Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - das aufwendige Lichtsystem verfügt über zahlreiche Betriebsmodi je nach Fahrsituation und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Auf Wunsch gibt es auch einen Spurhalte- und einen Totwinkel-Assistenten, die Systeme arbeiten mit Kameras und Radarsensoren, der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlichter aufmerksam gemacht. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter 5 mal pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an. Die aufpreispflichtige Integral-Aktivlenkung kann durch elektronische Lenkeingriffe das DSC unterstützen (siehe Punkt Lenkung). Das optionale ACC verfügt über eine Notbremsfunktion, um einen Aufprall zu verhindern oder seine Schwere zu reduzieren. Es bietet außerdem eine Stop&Go-Funktion, die das Auto beispielsweise im Stau bis zum Stillstand herunterbremst, gestoppt hält und, wenn der vordere Wagen weiterfährt, den 740i auch automatisch wieder beschleunigt. Ein weiteres Highlight ist das Headup-Display, es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vorm Fahrer ein. Die Fahrerassistenzsysteme sollten im Normalfall bei jedem Motorstart aktiviert sein und sich nicht grundsätzlich an der letzten Einstellung orientieren - damit ihre Aktivierung nicht vergessen wird.

#### Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

#### Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

## 1,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der neue 7er verfügt über Front-, vordere Seitenairbags und von vorne nach hinten durchgehende Windowbags. Das Sicherheitsniveau ist wie bei einem Oberklassefahrzeug zu erwarten sehr hoch. Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Die vorderen Kopfstützen bieten auch zwei Meter großen Personen noch optimalen Schutz, sie sind zudem aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen für bis 1,75 m große Personen, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist gut bis zufriedenstellend. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Im Info-Display bei den Instrumenten wird zudem angezeigt, auf welchen hinteren Plätzen Gurte angelegt sind. An den sehr stabilen Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden. Ordert man die Ausstattungsoption BMW Assist, verfügt das Auto über die Möglichkeit, bei einem Unfall, wenn der Crash- oder Airbagsensor auslöst, die erweiterte Notruffunktion automatisch zu aktivieren. Dann werden unter Anderem die genaue Fahrzeugposition, die Anzahl der Insassen und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt.

## 1,5 Kindersicherheit

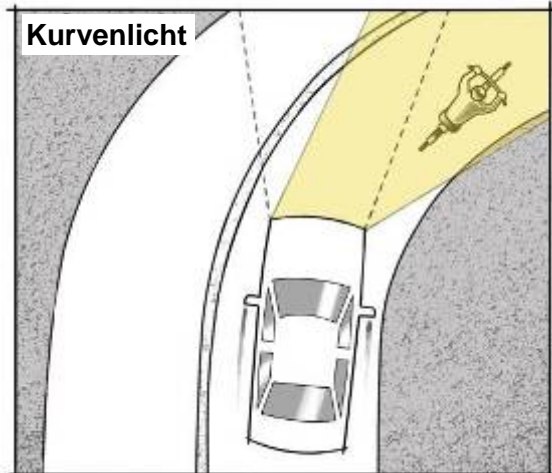
Auf der Rückbank lassen sich nur auf den äußeren Sitzplätzen Kindersitze befestigen, der Mittelsitz ist aufgrund seiner Sitzflächenform ungeeignet. Drei Kindersitze nebeneinander hätten wegen der Innenbreite ohnehin keinen Platz.

⊕ Dank fester und verwechslungssicherer Gurtschlösser lassen sich Kindersitze auf der Rückbank (Außenplätze) unkompliziert befestigen - alternativ auch mittels Isofix-System. Die Gurtlängen reichen für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtschlösser sind kurz und flach, somit können viele Kindersitze lagestabil befestigt werden. Die Beifahrerairbags können mit dem Schlüssel abgeschaltet werden, dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen-Sitze auf dem Beifahrersitz erlaubt.

## 2,0 Fußgängerschutz

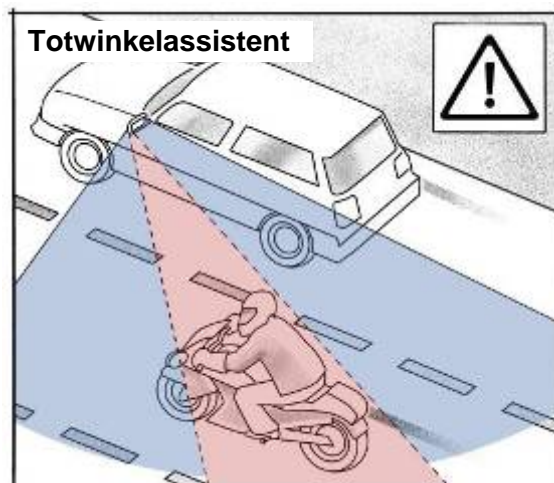
⊕ Die Motorhaube ist im vorderen Bereich relativ hoch, zudem befinden sich kaum harte Bauteile unmittelbar hinter dem Stoßfänger und unter der Motorhaube. Somit ist von einem moderaten Verletzungsrisiko bei einem Fußgänger-Unfall auszugehen. Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor.

### Kurvenlicht



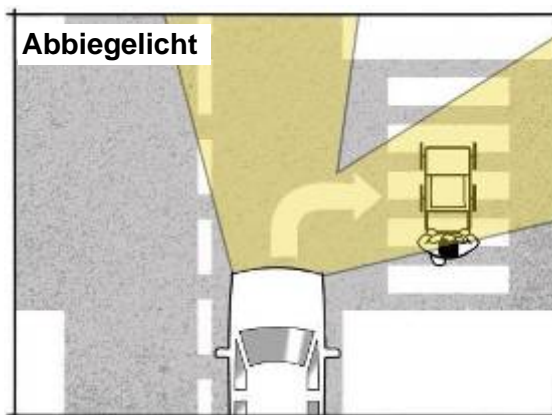
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

### Totwinkelassistent



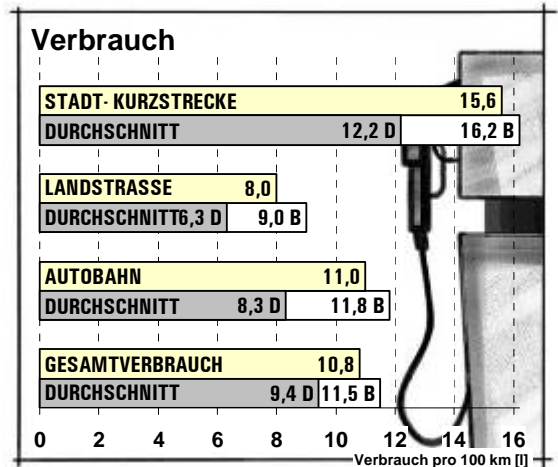
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

### Abbiegelicht



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Der 740i verbraucht im Durchschnitt 10,8 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 247 g pro Kilometer, hierfür gibt es im EcoTest magere 27 Punkte. Eigentlich sind solche Verbrauchswerte nicht mehr zeitgemäß, auch in dieser Klasse. Zwar bietet dieser BMW enorme Fahrleistungen, aber damit ist die Umweltfreundlichkeit dahin. Immerhin kann der Fahrer durch seine Fahrweise den Verbrauch auch maßgeblich beeinflussen. Bewegt er das schwere Oberklasseauto vorausschauend und zurückhaltend und meidet Stop&Go-Verkehr, kann er auch mit weniger als 9 Litern Super 100 Kilometer weit kommen. Reiner Stadtverkehr und schnelle Autobahnetappen werden aber mit Verbrauchswerten über 15 l/100 km bestraft. Diese Erfahrungswerte spiegeln sich auch in den Messwerten wieder: innerorts konsumiert der 740i üppige 15,6 l, außerorts moderate 8,0 l und auf der Autobahn 11,0 l Super alle 100 km.



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

⊕ Die Schadstoffwerte im Abgas sind sehr gering. Nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus fallen die Kohlenmonoxid-Werte auffallend hoch aus - das legt den Verdacht nahe, dass der Katalysator unterdimensioniert ausgelegt wurde, um Kosten zu sparen, wo es dem Kunden normalerweise nicht auffällt. Dies aber auf Kosten der Umwelt. Dennoch reicht es im Ecotest für 45 von 50 Punkten. Zusammen mit den Punkten für CO<sub>2</sub> ergibt sich eine Gesamtsumme von 72 Punkten und damit vier Sterne im ADAC Ecotest.

## 4,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

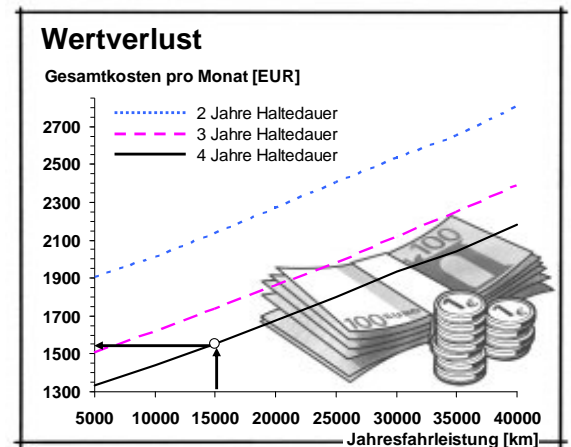
### 3,7 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des 740i relativ hoch liegt, treibt das auch die Ausgaben nach oben - so ergibt sich in diesem Kapitel eine eher schlechte Bewertung.

### 4,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige 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.

- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 7er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die Werkstattstundenpreise und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1550 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 4,8 Wertstabilität\*

- Obwohl der aktuelle 7er von BMW recht neu auf dem Markt ist und daher kein neues Modell innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums zu erwarten ist, kann er bei der Wertstabilität keine positiven Zeichen setzen. Der hohe Verbrauch, der künftig noch mehr an Bedeutung gewinnen wird, wird diese Motorisierung in Zukunft immer unattraktiver machen.

### 5,1 Kosten für Anschaffung\*

- 76.500 Euro sind eine Menge Geld, auch in dieser Klasse. Die Ausstattung ist zwar im Sicherheitsbereich umfangreich und bietet auch zahlreiche Komfortdetails. Dennoch ist die Aufpreisliste so umfangreich und einige innovative Techniken auch nur dort und nicht unter der Serienausstattung zu finden, dass sich zum Basispreis schnell noch 30.000 bis 40.000 Euro addieren.

### 2,9 Fixkosten\*

Die festen Ausgaben liegen im zufriedenstellenden Bereich. Zwar fallen die Versicherungskosten recht hoch aus, weil die Einstufungen bei Haftpflicht, Teilkasko- und Vollkaskoversicherung ungünstig liegen, jedoch ruft der Staat keine besonders hohe KFZ-Steuer ab. Dennoch: mit der CO<sub>2</sub>-Komponente fällt die Steuer künftig höher aus (284 Euro).

4,8

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊖ Die hohen Ausgaben für den Kraftstoff und der Wertverlust in Verbindung mit dem hohen Anschaffungspreis sorgen für üppige absolute monatliche Ausgaben. Auch die Versicherung ist nicht günstig. Luxusklasse fahren ist teuer.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	740i	750i	730d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2979	8/4395	6/2993
Leistung [kW(PS)]	240(326)	300(407)	180(245)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	450/1500	600/1750	540/1750
0-100 km/h[s]	5,9	5,2	7,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	245
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	10,8 SP	11,9 SP	8,0 D
CO2 [g/km]	232	266	192
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/29/28	23/30/28	24/29/30
Steuer pro Jahr [Euro]	284	380	429
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1550	1869	1340
Preis [Euro]	76.500	91.000	70.500

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 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

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2979 ccm
Leistung	240 kW (326 PS)
bei	5800 U/min
Maximales Drehmoment	450 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF245/50R18Y
Reifengröße (Testwagen)	<b>275/40R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,1 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>3,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	<b>10,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>15,6/ 8,0/ 11,0 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	232g/km/ <b>247g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>64dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	5072/1902/1479 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1972 kg/533 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>455 l/455 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	82 l
Reichweite	<b>755 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>195 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>122 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>149 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>1.084 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.550 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/29/28
Grundpreis	76.500 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



BMW 740i Automatic

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	1980 Euro°
Aktivlenkung (+ Hinterachslenkung)	1950 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	670 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	810 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Spurassistent	580 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	950 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Lordosenstütze	430 Euro°
Nachtsicht-Assistent (Personenerkennung)	2200 Euro
Navigationssystem	2900 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	2760 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	440 Euro°
Skisack/Durchladeluke	350 Euro°

### AUSSEN

Alarmanlage	480 Euro°
Außenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Schiebe-Hubdach	1490 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

1,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,3</b>
Verarbeitung	1,5	Fahrstabilität	0,9
Sicht	2,1	Kurvenverhalten	1,0
Ein-/Ausstieg	2,6	Lenkung*	1,5
Kofferraum-Volumen*	3,1	Bremse	1,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8	<b>Sicherheit</b>	<b>1,3</b>
Kofferraum-Variabilität	4,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme <sup>1,0</sup>	1,0
<b>Innenraum</b>	<b>1,5</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,1
Bedienung	0,6	Kindersicherheit	1,5
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	2,0
Raumangebot hinten*	2,8	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,4</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,3
<b>Komfort</b>	<b>1,1</b>	Schadstoffe	1,5
Federung	1,2		
Sitze	1,0	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>4,5</b>
Innengeräusch	0,8	Betriebskosten*	3,7
Klimatisierung	1,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,5
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,0</b>	Wertstabilität*	4,8
Fahrleistungen*	0,8	Kosten für Anschaffung*	5,1
Laufkultur	1,0	Fixkosten*	2,9
Schaltung	1,2	Monatliche Gesamtkosten*	4,8
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest