



## BMW ActiveHybrid 7

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse  
(342 kW / 465 PS)

Im Test beeindruckt der ActiveHybrid 7 mit seiner enormen Leistung: 465 PS und 700 Nm Drehmoment. Die Beschleunigung steht selbst einem Supersportwagen gut. Wenn man diese Leistungen ausnutzt, kann freilich der Verbrauch nicht mehr mit den versprochenen 9,4 l/100 km mithalten, sondern pendelt sich deutlich über 10 l/100 km ein. Andererseits lassen sich die angegebenen Verbrauchswerte mit viel Disziplin am Gaspedal und vorausschauender Fahrweise durchaus erreichen. Die sonstigen Qualitäten des ActiveHybrid 7 sind aus den "normalen" 7ern bekannt: sehr hohes Sicherheitsniveau, ausgezeichnete Verarbeitung, jede Menge Luxus. Einschränkungen muss man durch die Hybrid-Technik nicht machen, nur der Kofferraum fällt etwas kleiner aus, weil die Lithium-Batterie dort Platz findet. Unterm Strich ist der ActiveHybrid 7 nicht wirklich umweltfreundlich, bietet aber noch mehr Leistung als ein 750i bei weniger Verbrauch. Trotz umfangreicher Ausstattung und bei aller Liebe zu moderner Technik - müssen es wirklich 105.900 Euro Grundpreis sein? **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u.a. Lexus S 600h, Mercedes S 400 HYBRID

**+** Premiumqualität und sehr gute Verarbeitung, sehr sicher und mit modernster Technik ausgestattet, gutes Platzangebot im Innenraum, gigantische Fahrleistungen

**-** wenig umweltfreundlicher Verbrauch, nicht alle 7er-Ausstattungen lieferbar, enorm teuer in Anschaffung und Unterhalt



### 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 Kuststoffabdeckungen 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 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

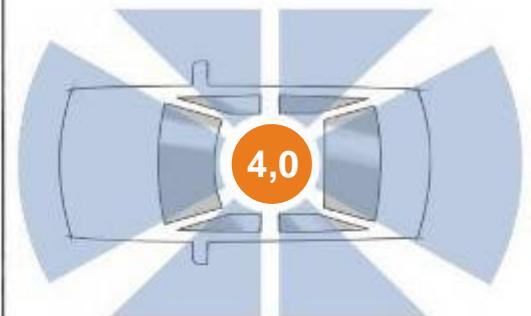
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend. Der Fahrer kann die Front aber dank der sichtbaren Motorhaube gut abschätzen.

⊕ 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.

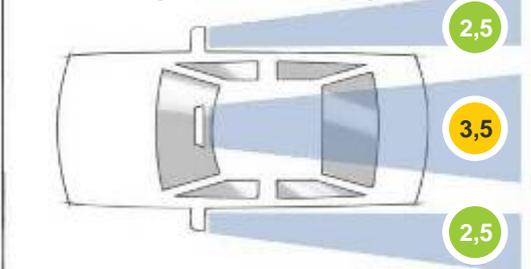


Aufgrund der breiten Dachsäulen und der hohen Gürtellinie mit schmalen Fensterflächen ist die Sicht arg eingeschränkt.

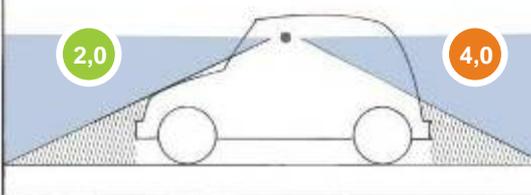
## Rundumsicht



## Innenspiegel, Außenspiegel



## Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der 7er-BMW schlecht ab. Der Grund sind die breiten Fensterpfosten 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.

## 3,4 Kofferraum-Volumen\*

Mit 430 Litern bietet das Gepäckabteil noch klassenüblichen Standard. Durch den Akku im Kofferraum wird das Ladevolumen etwas eingeschränkt, die 25 Liter weniger sind aber nicht die Welt. Das Kofferraumvolumen ist leider nicht erweiterbar.



**Der Akku reduziert das Ladevolumen um 25 l, der Kofferraum bleibt aber mit 430 l Volumen immer noch auf klassen-durchschnittlichem Niveau.**

## 2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Größe der Ladeöffnung ist zufriedenstellend, das übliche bei einer Oberklasselimousine. Der Kofferraum kann nicht immer optimal genutzt werden, weil er durch die Hybridbatterie-Box im linken Bereich zerklüftet ist - immerhin hat er einen ebenen Boden. Die Höhe der Ladekante beträgt 71 cm; die innere Bordwand von 16 cm stört, über sie muss das Gepäck beim Ausladen gehoben werden.

⊕ 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.

1,6

## INNENRAUM

0,7

### 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 Flugschiff 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. 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 optimal 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 serienmäßig 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.

**-** Für die ActiveHybrid-Variante ist kein automatisches Abstandsregelsystem (ACC) lieferbar.



**Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung sind auf höchstem Niveau, die Funktionalität kann restlos überzeugen.**

1,9

### Raumangebot vorne\*

**+** Der Fahrersitz lässt sich für fasst 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 eingengt.

## 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.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

## 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 serienmäßige 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 serienmäßigen 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. Die Seitenneigung hält sich ebenfalls in Grenzen, der aktive Wankausgleich "Dynamic Drive" ist für die Hybrid-Variante nicht lieferbar.

### 1,0 Sitze

Testwagen mit serienmäßigen Vollleder-Komfortsitzen. Der Lederbezug ist bei sommerlichen Temperaturen etwas schweißtreibend, gegen Aufpreis gibt es eine angenehme und zugfreie Sitzlüftung.

⊕ Die 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.

## 0,9 Innengeräusch

Die Komfort-Verbundverglasung gibt es im ActiveHybrid 7 serienmäßig (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)

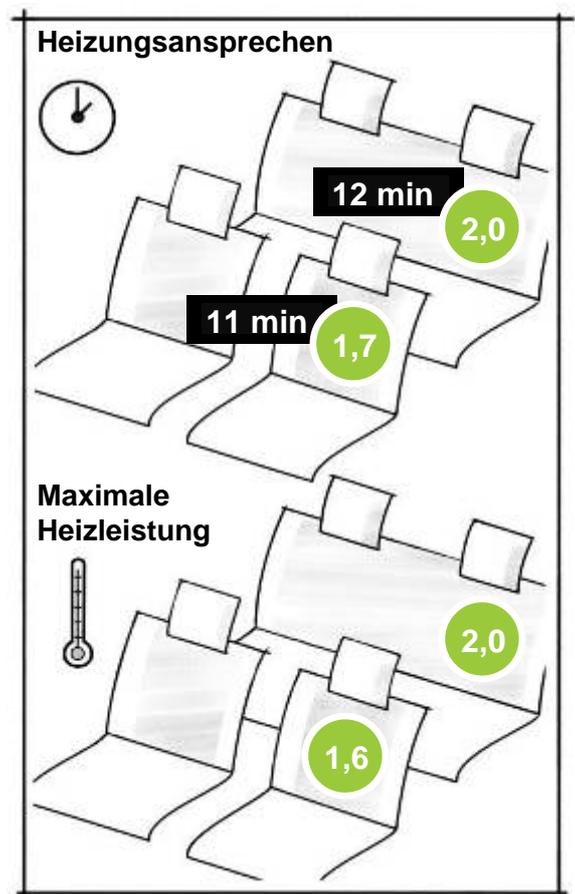
⊕ Die Heizung spricht im ActiveHybrid 7 schnell an und zeigt eine gute Heizwirkung, vorne etwas besser als hinten. Eine 4-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschaltung gibt es serienmäßig. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur getrennt regeln, ebenso die Mitfahrer hinten. 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 mit fünf Intensitätsstufen zurückgreifen, die entweder sanft, normal oder mit kräftiger Wirkung das Klima regelt.

## 0,9 MOTOR/ANTRIEB

### 0,6 Fahrleistungen\*

⊕ Mit ihren 465 PS Systemleistung kann sich die Oberklasse-Limousine selbst mit potenten Sportwagen messen. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h erfolgt bei Bedarf in unter fünf Sekunden. Beim Zwischenspur von 60 auf 100 km/h vergehen gerade mal 2,6 Sekunden. Selbst ein BMW M5 touring braucht dafür eine Sekunde länger und ein Lamborghini Gallardo ist auch nur 0,2 Sekunden schneller. Es ist beachtlich, wie vehement der Motor noch bei über 160 km/h anschiebt und bis zum Geschwindigkeitsbegrenzer nicht nachlässt. 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.

⊖ Rein elektrisch kann der ActiveHybrid nicht fahren, auch beim langsamen Rangieren nicht.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

---

## 1,0 Laufkultur

+ Der Achtzylinder-Motor läuft seidenweich und gibt keinerlei Vibrationen in den Innenraum weiter. Entspanntes Ankommen ist also auch bei langen Reisen möglich. Der Motor bietet diese Laufruhe über den gesamten Drehzahlbereich, von Leerlaufdrehzahl bis 7.000 U/min.

---

## 1,2 Schaltung

+ Die Achtgang-Automatik mit Tiptronic-Funktion lässt sich nun wieder bequem über einen Ganghebel auf dem Mitteltunnel 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 Achtgang-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.

---

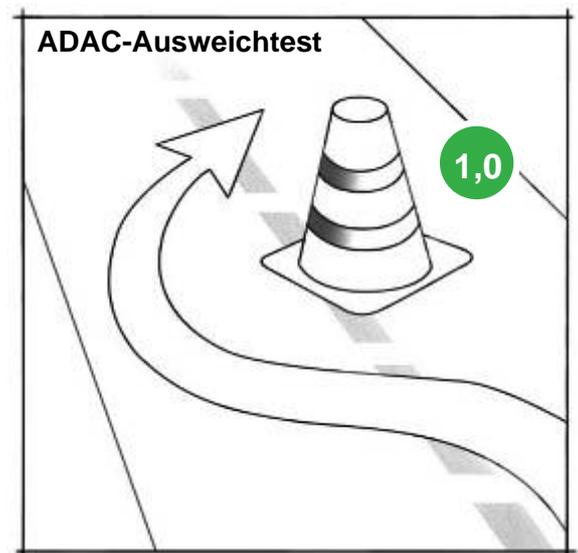
# 1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

---

## 1,2 Fahrstabilität

Die Integral-Aktivlenkung sowie Dynamic Drive sind für die Hybrid-Variante des 7er zur Zeit nicht lieferbar.

+ Der ActiveHybrid 7 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. 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 sehr gutmütig. Er rangiert fast in einer Liga mit Sportautos. Der große BMW reagiert spontan auf die Lenkbefehle und kann den Test mit einer Eingangsgeschwindigkeit von 91 km/h durchfahren. Dabei zeigt er wenig Überschieben. Auch stellt er an den Fahrer keine besonderen Anforderungen, um das Auto unter Kontrolle zu halten. 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.

## 1,3 Kurvenverhalten

⊕ In sehr schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der ActiveHybrid 7 leicht. Dieses Fahrverhalten bringt auch weniger geübte Fahrer nicht aus der Ruhe. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich dank ausgeklügeltem Fahrwerk das Eigenlenkverhalten kaum. Fährt man den 7er voll beladen, ändert sich das Kurvenverhalten praktisch nicht, Niveauregulierung und die Stabilisatoren können weiterhin gut ausgleichen und das enorme Gewicht kaschieren.

## 1,6 Lenkung\*

⊕ Der 7er reagiert recht spontan auf Lenkkorrekturen, ohne dabei nervös zu wirken. Dies funktioniert bei praktisch jedem Tempo sehr gut. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn und zeigt sich präzise. Der 7er wirkt insgesamt handlich, der Kraftaufwand am Lenkrad ist dank der variablen Servounterstützung gering. Der Wendekreis von weniger als 12,3 m geht für ein über fünf Meter langes Auto in Ordnung. Die famose Integral-Aktivlenkung (variable Lenkübersetzung, Hinterachslenkung) ist für den ActiveHybrid 7 leider nicht lieferbar.

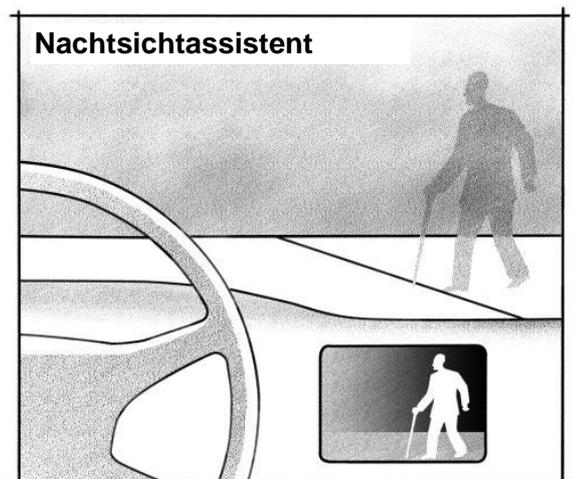
## 2,2 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der ActiveHybrid 7 durchschnittlich 37 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 schnell an und lässt sich gut dosieren. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, im Ernstfall das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

## 1,4 SICHERHEIT

### 1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der BMW ActiveHybrid 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.



Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

Auf Wunsch gibt es auch einen Spurhalte- und einen Totwinkelassistenten, 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. 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.

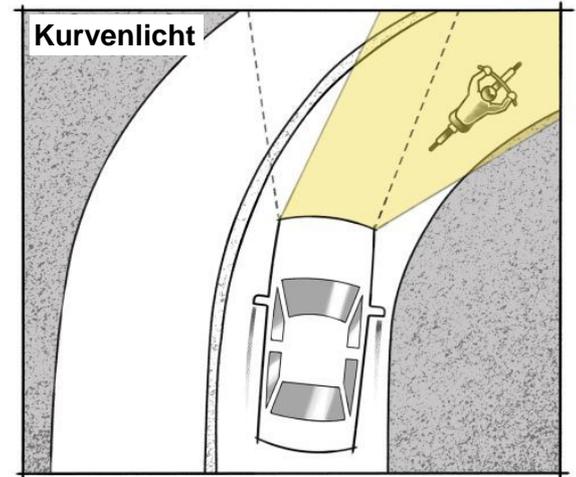
➖ Für die Hybrid-Variante gibt es leider keine Integral-Aktivlenkung und keinen radargestützten Tempomat mit Notbremsfunktion.

## 1,4 Passive Sicherheit - Insassen

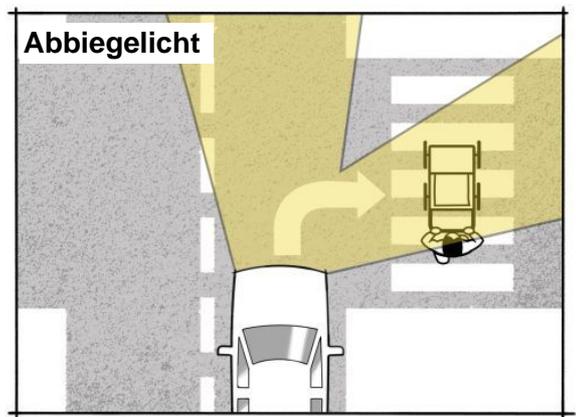
⊕ Der 7er verfügt über Front-, vordere Seitenairbags und von vorne nach hinten durchgehende Windowbags. Das Sicherheitsniveau ist wie bei einem Oberklassefahrzeug zu erwarten sehr hoch. Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Die vorderen Kopfstützen bieten auch zwei Meter großen 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.

## 1,4 Kindersicherheit

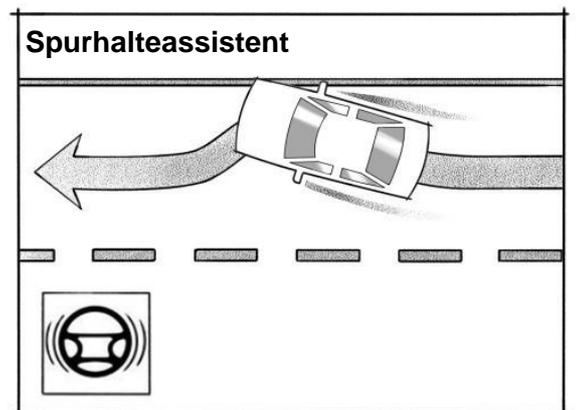
Auf der Rückbank lassen sich nur auf den äußeren Sitzplätzen Kindersitze befestigen, der Mittelsitz ist aufgrund seiner Sitzflächenform ungeeignet. Drei Kindersitze nebeneinander hätten wegen der Innenbreite ohnehin keinen Platz.



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



**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.



**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.

⊕ 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.

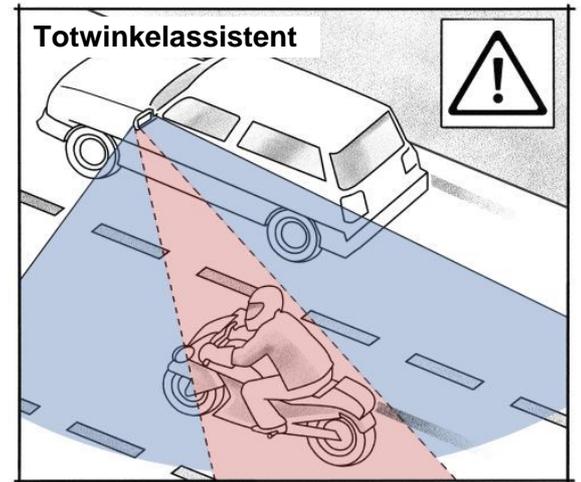
## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO2\*

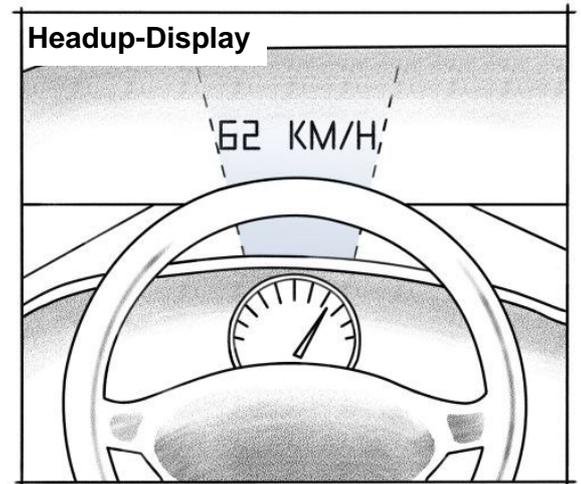
Der ActiveHybrid 7 verbraucht im Durchschnitt 10,6 l Super pro 100 km - trotz Start-Stopp-System. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 242 g pro Kilometer, hierfür gibt es im EcoTest immerhin 30 Punkte. Zwar bietet der BMW enorme Fahrleistungen, wer diese ausnutzt, verabschiedet sich aber von der ansatzweisen Umweltfreundlichkeit der Hybrid-Limousine. 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 mit weniger als 9 Litern Super 100 Kilometer weit kommen. Reiner Stadtverkehr und schnelle Autobahnetappen werden aber mit Verbrauchswerten über 13 l/100 km bestraft. Diese Erfahrungswerte spiegeln sich auch in den Messwerten wieder: innerorts konsumiert der 7er üppige 15,3 l, außerorts moderate 7,9 l und auf der Autobahn 10,8 l Super alle 100 km.

## 1,7 Schadstoffe

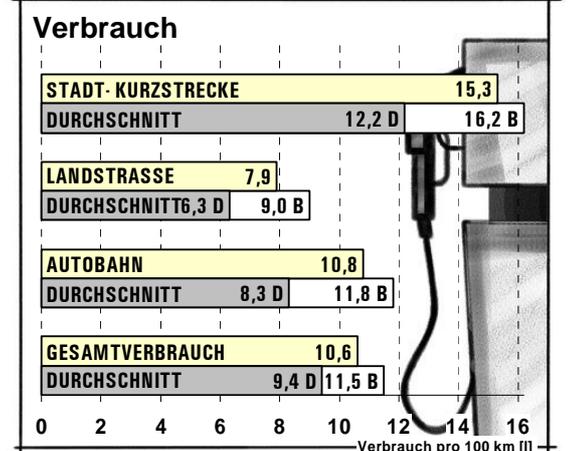
⊕ Die Schadstoffwerte im Abgas sind insgesamt gering. Nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus fallen die Kohlenmonoxid-Werte auffallend hoch aus. Auch die Partikel-Werte sind deutlich höher als bei modernen Diesel-Fahrzeugen mit geschlossenem Partikelfiltersystem.



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.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



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

Dennoch reicht es im Ecotest für 43 von 50 Punkten. Zusammen mit den Punkten für CO<sub>2</sub> ergibt sich eine Gesamtsumme von 73 Punkten und damit vier Sterne im ADAC Ecotest.

---

## 4,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,5 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der ActiveHybrid 7 nicht gerade genügsam mit dem teuren Super-Benzin umgeht, kann er hier nur eine zufriedenstellende bis ausreichende Bewertung erzielen.

---

### 4,9 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 7er Reihe von BMW beinhaltet den sog. "Service inclusive". Dies bedeutet, dass innerhalb von 5 Jahren oder max. 100.000 km alle Ölwechsel oder Wartungen ohne Berechnung durchgeführt werden. Zusätzlich spendiert BMW nach eigenen Angaben dem 7er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

⊖ Die hohen Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

---

### 3,1 Wertstabilität\*

Dem Flaggschiff von BMW mit Mild-Hybrid-Antrieb wird ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Wirklich zukunftsfruchtig ist das Fahrzeug freilich nicht, da echtes Spritsparen anders aussieht. Dies drückt die Wertentwicklung etwas. Andererseits gehört er in dieser Leistungsklasse zu den modernsten und sparsamsten.

---

### 5,5 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Grundpreis: 105.900 Euro. Die Grundausstattung ist umfangreich (u.a. Leder, Komfortsitze, Navi Professional), aber nicht komplett, die Aufpreisliste gibt noch einiges her. Aber auch unabhängig davon ist der Anschaffungspreis exorbitant.

---

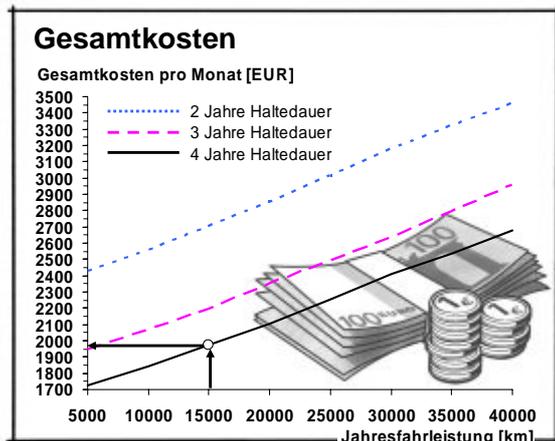
### 4,6 Fixkosten\*

⊖ Für ein so teures Auto sind verständlicherweise auch die festen jährlichen Kosten sehr hoch. Die Steuer hält sich dabei noch im Rahmen, der Staat in Deutschland möchte 286 Euro im Jahr für diesen BMW. Sehr ungünstig liegen aber die Einstufungen für Haftpflicht-, Teilkasko- und Vollkaskoversicherung.

5,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

☹ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den ActiveHybrid 7, dann liegen sie selbst im Umfeld seiner Konkurrenten sehr hoch. Vor allem die Rückstellungen für den enormen absoluten Wertverlust sorgen für eine sehr ungünstige Bilanz.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1973 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	740i	750i	Active Hybrid 7	760i	730d	740d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2979	8/4395	8/4395	12/5972	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	240(326)	300(407)	342(465)	400(544)	180(245)	225(306)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	450/1500	600/1750	700/2000	750/1500	540/1750	600/1500
0-100 km/h[s]	5,9	5,2	4,9	4,6	7,2	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250	245	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	10,8 SP	11,9 SP	10,6 SP	13,3 SP	8,3 D	8,4 D
CO2 [g/km]	232	266	219	299	178	181
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/29/28	23/30/28	23/31/30	23/31/30	24/29/30	24/31/30
Steuer pro Jahr [Euro]	284	380	286	478	401	407
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1613	1900	1973	2732	1392	1577
Preis [Euro]	79.300	91.600	105.900	135.500	73.300	80.300

### 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

8-Zylinder Mild-Hybrid	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	342 kW (465 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	700 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	RF245/45R19Y/ RF275/40R19Y
Reifengröße (Testwagen)	<b>275/40R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,1 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	10,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	15,3/ 7,9/ 10,8 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	219g/km / 242g/km
Innengeräusch 130km/h	65dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5072/1902/1485 mm
Leergewicht/Zuladung	2115 kg/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	430 l/430 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	750 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	219 Euro
Monatliche Werkstattkosten	127 Euro
Monatliche Fixkosten	177 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.450 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.973 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/31/30
Grundpreis	105.900 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.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Aktivlenkung (+ Hinterachslenkung)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	670 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	810 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Spurassistent	520 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	Serie
Klimaautomatik (4 Zonen)	Serie
Lordosenstütze	Serie
Nachtsicht-Assistent (Personenerkennung)	2200 Euro
Navigationssystem	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	350 Euro°

### AUSSEN

Alarmanlage	480 Euro°
Außenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Lackierung Metallic	1080 Euro°
Schiebe-Hubdach	1490 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

1,7

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

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