



BMW 750d BluePerformance xDrive Automatic (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (280 kW / 381 PS)

Das aktuelle Facelift des BMW fällt rein optisch kaum auf. Leichte Retuschen an der Fahrzeugfront und neue Scheinwerfer gehören zu den auffälligsten Merkmalen. Neue Assistenzsysteme, ein noch feiner federndes Fahrwerk und überarbeitete Motoren sorgen für ein hohes Sicherheitsniveau, guten Fahrkomfort und niedrigeren Verbrauch. Mit dem 750d bietet BMW den leistungsstärksten Diesel im Segment. Die 381 PS des dreifach aufgeladenen Sechszylinders sorgen für sportwagenähnliche Fahrleistungen. Der Verbrauch fällt angesichts der Leistung noch akzeptabel aus, zudem ist der Schadstoffausstoß dank Euro-6-Technik sehr gering - der Lohn sind vier Sterne im EcoTest. Die aktiven Sicherheitssysteme wie der überarbeitete Notbremsassistent gehören mit zu den Besten am Markt und sorgen für eine sehr hohe Fahrsicherheit. Leider müssen die meisten Systeme trotz des ohnehin horrenden Grundpreises von 99.400 Euro extra dazu bestellt werden. Preise von über 120.000 Euro sind mit etwas Ausstattung nicht utopisch. Entsprechend schlecht schneidet die Luxuslimousine auch bei der Wirtschaftlichkeit ab. **Karosserievarianten:** Langversion.

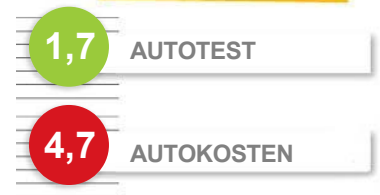
Konkurrenten: Audi A8 4,2 TDI.

+ sehr gute Verarbeitung, hervorragende Sitze, sehr gute aktive und passive Sicherheitsausstattung, exzellente Fahrleistungen, erfüllt Schadstoffklasse Euro 6

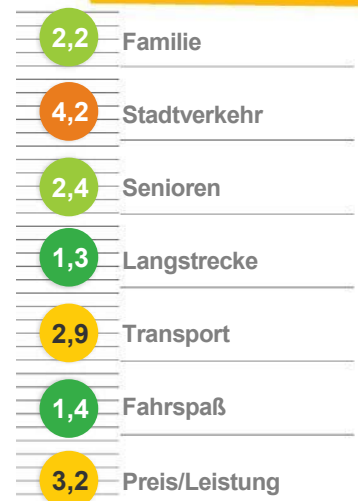
- sehr teuer in der Anschaffung, Kofferraum nicht variabel, für xDrive keine Integral-Aktivlenkung lieferbar



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,5

Verarbeitung

Die Verarbeitung des BMW 7er liegt auf allerhöchstem Niveau. Daran hat sich auch nach dem Facelift nichts geändert.

⊕ Alle Karosseriebauteile sind sauber hergestellt und zusammengebaut; nur an der Innenseite des Kofferraumdeckels hat sich BMW die Decklackierung gespart. Das mag nicht so ganz zum noblen Charakter des 7er passen. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die ausgewählten Materialien sind sehr hochwertig und ihre Verarbeitung tadellos. Reichlich Leder- und 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 Luftverwirbelungen und sorgt für ein niedrigeres Geräuschniveau sowie einen geringeren Verbrauch. Die Tankverriegelung ist in die zentrale Türverriegelung integriert, es ist ein Fehlbetankungsschutz im Stutzen vorhanden, nur die Dieselzapfpistole passt hinein.

⊖ Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern.

2,0

Alltagstauglichkeit

Das Fahrzeug ist mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte ausgestattet. Der 7er ist serienmäßig mit Runflat-Reifen ausgerüstet, dadurch kann das Fahrzeug bei einem Reifenschaden gefahrlos bis zur nächsten Werkstatt bewegt werden, ohne dass der Fahrer aussteigen muss, um das defekte Rad zu wechseln. Längere Weiterfahrten wie sie z.B. mit einem vollwertigen Reserverad möglich sind, können damit aber nicht absolviert werden. Es ist weder einen Wagenheber noch Bordwerkzeug vorhanden.

⊕ Dank des riesigen 80 l Kraftstofftanks können mit einer Tankfüllung Reichweiten von über 1050 km realisiert werden. Die maximale zulässige Zuladung beträgt großzügige 515 kg. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, es gibt aber keine stabile Reling.

2,2

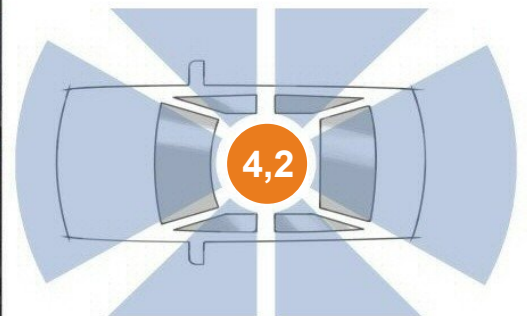
Sicht

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

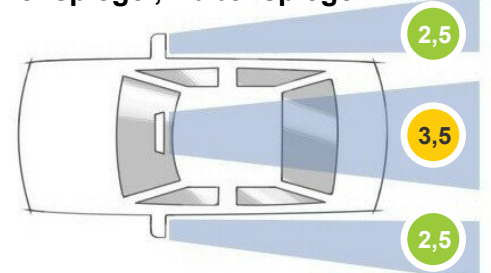


Aufgrund der breiten Dachsäulen und der hohen Gürtellinie mit schmalen Fensterflächen ist die Sicht arg eingeschränkt.

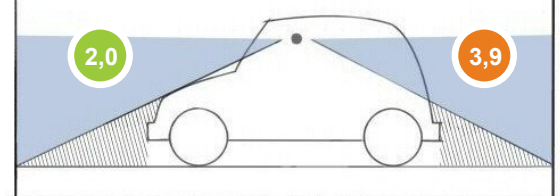
Rundumsicht



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 störendem Scheinwerferlicht blenden der Innenspiegel und die Außenspiegel automatisch ab (Serie). Beheizbar und elektrisch anklappbar sind die Außenspiegel zusätzlich. Serienmäßig ist das Fahrzeug mit hellen Bi-Xenonscheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es nun auch innovative LED-Scheinwerfer. Sie sorgen für eine sehr helle und homogene Fahrbahnausleuchtung. Ob sich die 2.500 Euro Aufpreis für die LED-Scheinwerfer aber wirklich lohnen, ist fraglich, denn die Bi-Xenonscheinwerfer sorgen ebenfalls schon für eine exzellente Fahrbahnausleuchtung. Gegen Aufpreis ist Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - die Straßenausleuchtung klappt damit auch bei Kurvenfahrt ausgezeichnet. Zudem werden die beiden Lichtkegel individuell elektronisch gesteuert und verschiedenen Fahrzuständen angepasst (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 und Kameras unten an den Außenspiegeln, die ein Umgebungsbild aus der Vogelperspektive erzeugen können. Zwei Kameras in der Frontschürze an den vorderen Radläufen (SideView, Option) liefern jeweils ein Bild links und rechts von der Motorhaube und erleichtern das Herausfahren aus engen Lücken. Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut und sorgen auch bei hohen Geschwindigkeiten für ein gutes Wischergebnis.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der große BMW schlecht ab. Der Grund sind die breiten Fensterpfosten und die hohe Fensterunterkante hinten, welche die Sicht nach draußen einschränken. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hohen Kofferraumkante nur schlecht erkannt werden.

2,5

Ein-/Ausstieg

⊕ Vorne wie hinten steigt man gut bis zufriedenstellend ein und aus, die Schweller sind nicht zu breit und nicht zu hoch und die Sitzflächen befinden sich in einer 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 stufenlose Türbremsen verfügen und von diesen in jeder beliebigen Position auch an Steigungen zuverlässig aufgehalten werden. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen. 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. Die Scheinwerfer leuchten bei Dunkelheit noch für gewisse Zeit nach und beleuchten so den Bereich vor dem Fahrzeug. Nette Details wie LEDs in den Türgriffen sorgen für eine gute Umfeldbeleuchtung.

⊖ 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 auch bei vollgeöffneten Türen immer gut erreichbar.

3,0

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des 7er bietet für 455 Liter Gepäck genügend Platz. Leider lässt sich das Volumen nicht erweitern, da die Rücksitze nicht umklappbar sind.



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

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 liegt mit rund 72 cm recht hoch über der Straße; beim Ausladen von Gepäck muss eine Stufe von 16 cm überwunden werden.

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt automatisch auf Knopfdruck (Option), die Hände bleiben sauber. Als Besonderheit besitzt der 7er bei Wahl des schlüssellosen Zugangssystems nun unter der hinteren Heckschürze eine Sensorleiste. Trägt man den Schlüssel bei sich, muss man nur noch mit dem Fuß unter die Stoßstange tippen, die Heckklappe schwingt dann automatisch auf - eine sehr hilfreiche Funktion, wenn man z.B. die Hände mit Einkaufsgepäck voll hat.

4,5 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.

1,7 INNENRAUM

1,1 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.

⊕ Das elektrisch einstellbare Lenkrad (in Höhe und Reichweite) sowie günstig angeordnete Pedale und Schalthebel ermöglichen Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die Vordersitze lassen sich vielfältig elektrisch einstellen (optional). Der Motor wird mittels Start-Knopf angelassen, eine Halterung für den Schlüssel fehlt leider (bei Komfortzugang). Der Tempomat wird über Tasten am Lenkrad gesteuert, auf Wunsch regelt ein Radar-System (ACC) den Abstand zum Vordermann. Serienmäßig steuert 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. Gegen Aufpreis gibt es im 7er nun ein multifunktionales 10,25 Zoll großes Instrumentendisplay. Dabei ist anstatt des normalen Tachos ein Display verbaut, welches Tacho und Drehzahlmesser einblendet. Die Anzeigen sind individuell konfigurierbar, das Design der Anzeigen wird zudem an den gewählten Fahrmodus (Eco Pro, Comfort, Sport) angepasst. Die Anzeigen sind zwar insgesamt gut ablesbar, können aber beim Kontrast (speziell bei Dunkelheit oder bei starker Sonneneinstrahlung) nicht ganz mit den Standard-Rundinstrumenten mithalten.



Die Verarbeitungsqualität, Materialanmutung und Funktionalität können restlos überzeugen.

Gegen Aufpreis gibt es ein Head-Up-Display, das in der Windschutzscheibe vor dem Fahrer die Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen und die gerade erlaubte Höchstgeschwindigkeit anzeigt. Die Verkehrszeichenerkennung arbeitet gut und blendet neben Geschwindigkeitslimits auch Überholverbote ein. Die angezeigte erlaubte Maximalgeschwindigkeit wird aus den Kartenmaterialinformationen des Navigationssystems 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 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 bedienungsfreundlich gestaltet. Alle Schalter und sogar die Drehrädchen der Lüftungsgitter sind 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 und es fehlen große Fächer für Flaschen.

1,9 Raumangebot vorne*

+ Der Fahrersitz lässt sich für fast zwei Meter 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.

2,4 Raumangebot hinten*

+ Auch 1,90 m große Personen können auf den Rücksitzen bequem reisen (Vordersitze für 1,85 m große 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 nichts auszusetzen.



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

4,5 Innenraum-Variabilität

- Die Innenraum-Variabilität des 7er ist schlecht. Die Rücksitze lassen sich nicht umklappen. Gegen Aufpreis gibt es aber auch im Fond Komfortsitze, welche sich elektrisch einstellen lassen (Lehnenneigung, Sitzelemente).

1,1 KOMFORT

1,0 Federung

Der BMW 7er passt die Fahrwerkscharakteristik individuell an die Fahrbahnbeschaffenheit an und sorgt so für exzellenten Fahrkomfort.

+ Das ausgewogen abgestimmte Fahrwerk pariert die meisten Fahrbahnbeschaffenheiten einwandfrei. Die elektronische Dämpferregelung passt die Dämpfer radselektiv der jeweiligen Fahrbahnbeschaffenheit an und sorgt so stets für optimalen Komfort. Die Kennlinie der Fahrwerksregelung lässt sich per Knopfdruck in Richtung sportlich stellen. Im Comfort-Modus schwingt die Karosserie insbesondere bei längeren Bodenwellen etwas nach, wird aber im Gegenzug von kurzen Bodenwellen kaum beeinflusst. Der Sportmodus bringt ein direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher. Es ändert sich auch das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor. 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 mit, unbequem wird es deshalb nicht. Stuckern kennt das Flaggschiff von BMW nicht, auf regelmäßigen Bodenwellen bleibt die Karosserie ruhig, egal bei welcher Geschwindigkeit. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen fallen gering aus. Die im Testwagen verbaute optionale Wankstabilisierung Dynamic Drive reduziert die Seitenneigung des Fahrzeugs in schnell durchfahrenen Kurven und bei plötzlichen Richtungswechseln. Sensoren ermitteln die jeweils aktuelle Seitenneigung, der dann von Schwenkmotoren in den Stabilisatoren der Vorder- und Hinterachse schnell und präzise entgegengewirkt wird.

1,1 Sitze

+ 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 hoch, der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze einwandfrei und damit die Sitzposition optimal. Die BMW-Komfortsitze gehören zu den besten Sitzen, die man in Serien-PKWs 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.

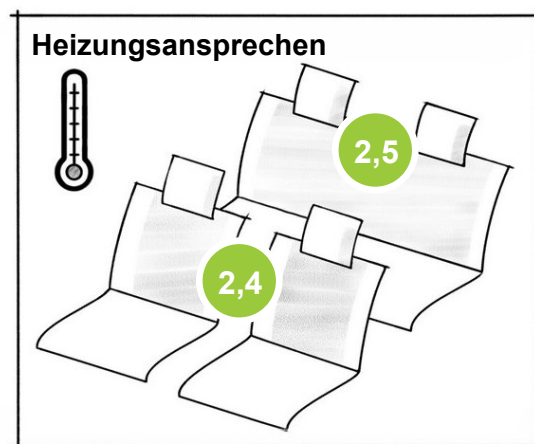
- Die luftundurchlässigen optionale Lederausstattung sorgt im Sommer schnell dafür, dass man stark schwitzt. Gegen Aufpreis gibt es aber eine gut arbeitende Sitzlüftung (nicht im Testwagen).

0,8 Innengeräusch

+ Zum Facelift wurde das Geräuschverhalten nochmals optimiert. In Verbindung mit der optionalen Klimakomfort-Verbundverglasung wird dadurch ein sensationell niedriges Geräuschniveau erreicht. Der gemessene Pegel im Innenraum bei 130 km/h liegt bei nur 63,8 dB(A). Der Dieselmotor läuft äußerst ruhig und zeigt sich nur unter Last im Hintergrund leicht präsent. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch angenehme Gespräche zwischen den Insassen möglich. Windgeräusche dringen erst bei hohen Geschwindigkeiten zu den Insassen durch.

1,3 Klimatisierung

⊕ Die Heizung spricht vorne wie hinten gut an und sorgt selbst bei sehr kalten Temperaturen schnell für einen angenehm temperierten Innenraum. Eine 2-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschaltung gibt es serienmäßig. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur und Luftmengenverteilung getrennt regeln, auf Wunsch auch die Mitfahrer hinten (4-Zonen-Klimaautomatik, im Testwagen vorhanden). Die Luftmengen lassen sich in verschiedenster Weise individuell regeln, Fahrer und Beifahrer getrennt, zudem kann über das Bordmenü die Intensität je Luftöffnung (oben, mitte, unten) eingestellt werden. Wem dies zu kompliziert erscheint, kann auf die sehr gute Automatikfunktion zurückgreifen, deren Intensität in fünf Stufen einstellbar ist.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen*

⊕ Das Drehmoment, das der von einem dreistufigen Turbolader zwangsbeatmete Dreiliter-Sechszylinder, auf die Antriebswellen stemmt, ist vehement. Kein Wunder, dass der 750d nur mit Allradantrieb ausgeliefert wird. Schon bei 2.000 1/min liegt das maximale Drehmoment von 740 Nm an. Durch das dreistufige Zuschalten der Turbolader liegt praktisch über das gesamte Drehzahlband ein sehr hohes Drehmoment an, was dazu führt, dass die Maschine bis zur Abregeldrehzahl ohne jeglichen Leistungseinbruch hochdreht. Bei 4.000 1/min liegt die maximale Leistung von 381 PS an. Laut BMW beschleunigt das rund 2,1 t schwere Fahrzeug aus dem Stand in nur 4,9 Sekunden auf 100 km/h. Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h wird in nur 3,4 Sekunden erledigt.

1,7 Laufkultur

⊕ BMW ist für seine seidenweich laufenden Reihensechszylinder bekannt. Der Dieselmotor läuft zwar nicht ganz so ruhig wie ein Benzinmotor, verkneift sich aber weitgehend Vibrationen. Unter Vollast nimmt man leichtes Dröhnen wahr, was aber nie störend wirkt.

0,8 Schaltung

⊕ Die Achtgang-Automatik passt hervorragend zum kräftigen Diesel und den permanenten Allradantrieb. Die Schaltvorgänge erfolgen situationsgerecht, spontan und mit kaum merklichen Rucken. Die Gänge lassen sich auch über Schaltwippen am Lenkrad wechseln. Am Berg wird das Fahrzeug automatisch festgehalten (Hill-Holder), wodurch hier, wie auch in der Ebene, ein absolut sanftes Anfahren ermöglicht wird.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der Achtgangautomatik lassen nicht viel Raum für Kritik. Die Abstufungen sind stimmig, für jeden Fahrzustand steht die passende Schaltstufe zur Verfügung. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit gerade einmal 1.900 1/min. Das niedrige Drehzahlniveau hilft dabei, auf langen Reisen nicht unnötig Kraftstoff zu verschwenden.

1,8

FAHREIGENSCHAFTEN

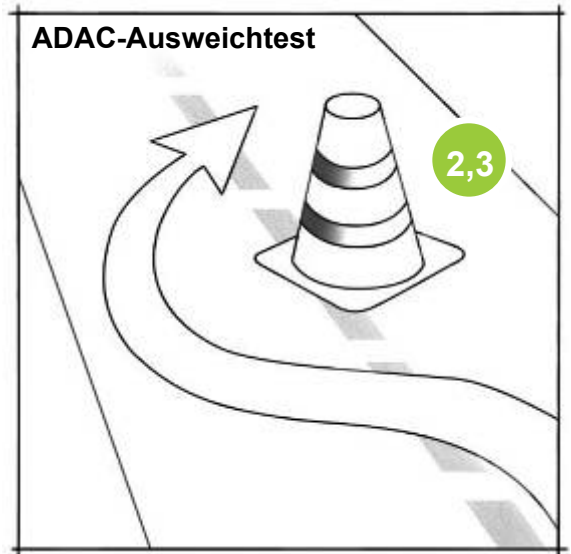
1,9

Fahrstabilität

Der Testwagen war mit dem optionalen Dynamic Drive ausgestattet. Eine Integral-Aktivlenkung ist für die Allradversionen nicht verfügbar.

⊕ Der BMW 750d xDrive zeigt eine gute Fahrstabilität und verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil. Auch Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen beeindrucken das Flaggschiff wenig. Muss man bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausweichen, greift das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) ein und hilft dem Fahrer, das Auto unter Kontrolle zu halten. Beim ADAC-Ausweichtest kann der 750d, den es nur als Allradversion gibt, zwar überzeugen, doch verhält er sich bei weitem nicht so agil, wie die 7er mit Integral-Aktivlenkung. Beim Gegenlenken schiebt die 2,1 t schwere Limousine deutlich über die Vorderräder und kann dann nur mit erhöhtem Lenkeinsatz in die Ausfahrgasse manövriert werden. Das feinfühlig regelnde elektronische Stabilitätsprogramm greift zwar rechtzeitig ein und unterstützt den Fahrer, doch die Untersteuerneigung kann nicht ganz unterdrückt werden. Damit der leistungsstarke Diesel seine Kraft auch auf die Straße bringt, sorgt der permanente, elektronisch gesteuerte Allradantrieb für eine bedarfsgerechte Verteilung der Antriebskräfte zwischen Vorder- und Hinterrädern. Das Kurvenverhalten des 750d xDrive zeigt sich im Grenzbereich sicher und stets gut beherrschbar. Der optionale Wankausgleich sorgt für ein agileres Fahrverhalten des schweren 7er. Gefährliche Lastwechselreaktionen in schnell durchfahrenen Wechselkurven sind nur wenig ausgeprägt, zudem wird der Fahrer durch das früh eingreifende DSC unterstützt.

ADAC-Ausweichtest



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.

1,8

Lenkung*

Die sehr empfehlenswerte Integral-Aktivlenkung ist beim 750d xDrive leider nicht erhältlich.

⊕ Die Lenkung des 750d xDrive spricht um die Mittellage spontan an und zeigt eine gute Lenkpräzision. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt. Dank der variablen Servounterstützung ist der Kraftaufwand am Lenkrad im Stand gering. Ein Wendekreis von 12,65 m geht für ein über fünf Meter langes Auto gerade noch in Ordnung.

1,6

Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 750d xDrive lediglich 35,7 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Pirelli PZero in der Größe: vorne: 245/45 R19 98Y; hinten: 275/40 R19 101Y). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse spricht schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, der Druckpunkt ist angenehm und das Bremsgefühl ohne Tadel. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist auch dank der Dynamischen Brems Control (DBC) hervorragend.

1,2

SICHERHEIT

0,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

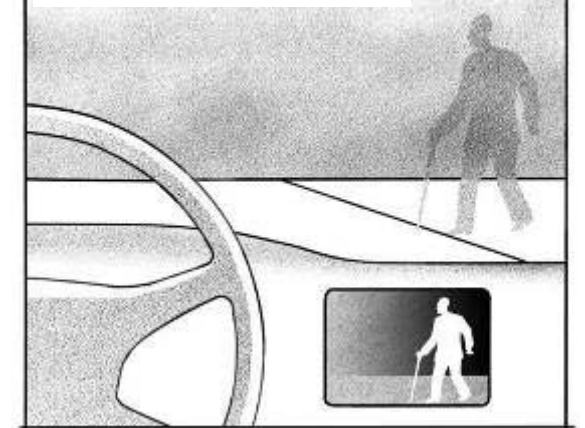
⊕ Der BMW 7er ist serienmäßig neben DSC auch mit einem adaptiven Bremsassistenten und dem Active Protection Sicherheitspaket ausgestattet. Dieses beinhaltet reversible Gurtstraffer, welche bei einem drohenden Unfall schon präventiv die Gurtstraffer betätigen. Zudem werden nach jedem Anschnallen die Gurte kurz etwas angezogen, damit sie einwandfrei verlaufen und im Ernstfall optimal wirken können. Als weitere Funktion werden bei einem drohenden Unfall die Scheiben geschlossen. Mit dem Facelift ist nun auch ein Aufmerksamkeitsassistent verbaut. Die Elektronik analysiert über Lenkwinkel, Geschwindigkeit sowie weiterer relevante Parameter das Verhalten des Fahrers. Erkennt das System über die Häufung typischer Auffälligkeiten zunehmende Müdigkeit, wird dem Fahrer durch Einblendung einer Kaffeetasse eine Pause empfohlen. Eine indirekt messende Reifendruckkontrolle (über Raddrehzahlvergleich) ist Serie, gegen Aufpreis ist auch eine über Sensoren direkt messende Reifendruckkontrolle erhältlich. Die serienmäßigen 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. Zusätzlich zu den optischen und akustischen Warnsignalen werden die erfassten Personen mittels separaten Leuchte (Dynamic Light Spots) angestrahlt. Der Fahrer erkennt so sofort und rechtzeitig gefährdete Personen im Dunkeln. Neben den serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfern sind auch LED-Scheinwerfer sowie Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - das aufwendige Lichtsystem verfügt über zahlreiche Betriebsmodi je nach Fahrsituation und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Auf Wunsch gibt es einen Spurhalte- und einen Spurwechsel-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. Ein weiteres Highlight ist das Headup-Display, es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer ein. Der Fahrer muss dadurch nicht mehr den Blick von der Straße abwenden. Das optionale ACC inkl. Stop&Go Funktion verfügt neben einer Kollisionswarnung auch über eine Notbremsfunktion, um einen Aufprall zu verhindern oder seine Schwere zu reduzieren.

Einschlafwarner



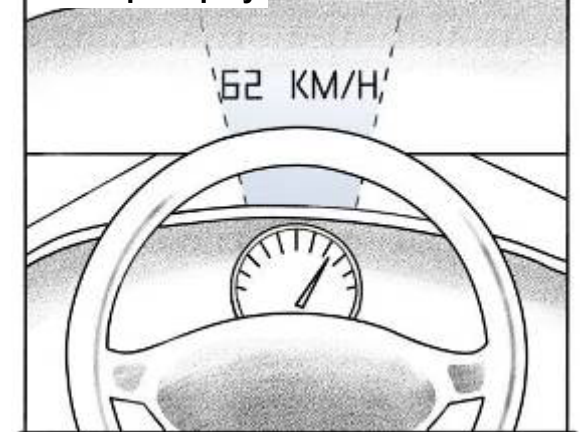
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Nachtsichtassistent



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

Headup-Display

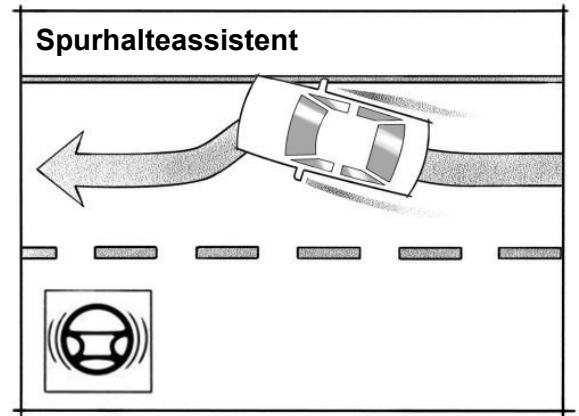


In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen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

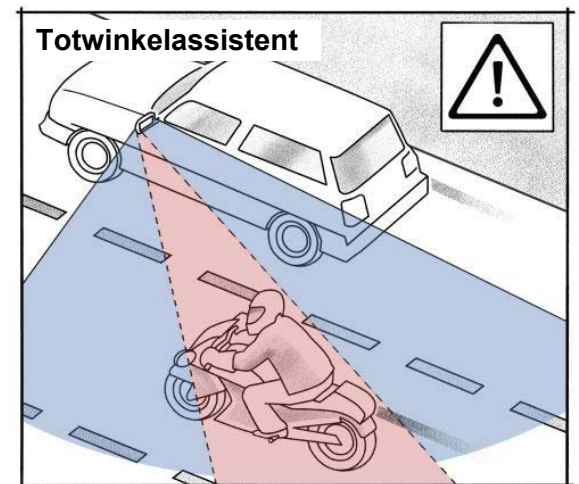
Das System wurde zum Facelift deutlich überarbeitet und zeichnet sich durch seine exzellente Performance aus. Im ADAC Notbremstest 2012 erhielt das Notbremssystem im BMW 7er die Gesamtnote "sehr gut" und wurde mit dem Testsieg belohnt.

1,0 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 ADAC Norm liegt nicht vor. Die vorderen Kopfstützen bieten auch zwei Meter großen Personen 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 Dachhimmel kann eine zusätzliche Abstützfunktion übernehmen; der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist gering. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Ansnallen ermahnt. Im Info-Display wird dem Fahrer 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. Das serienmäßige Active Protection Paket beinhaltet auch eine Multikollisionsbremse. Dadurch wird nach einem Unfall die Bremse automatisch aktiviert, um eine Folgekollision zu vermeiden. 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.



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.



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.

1,5 Kindersicherheit

➕ Auf den äußeren Sitzplätzen der Rückbank lassen sich Kindersitze sehr einfach und lagestabil befestigen. Das Ansurten der Kindersitze funktioniert dank fester Gurtschlösser sehr einfach. Das Befestigen von Kindersitzen mittels Isofix und Ankerhaken funktioniert problemlos. Die Gurtlängen reichen für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtschlösser sind kurz und flach, somit können die meisten Kindersitze lagestabil befestigt werden. Die Beifahrerairbags können mit dem Schlüssel abgeschaltet werden, dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen-Sitze auf dem Beifahrersitz erlaubt. Laut Bedienungsanleitung sind auf allen Sitzplätzen alle Kindersitzklassen erlaubt. Wählt man allerdings die Komfortsitze im Fond, sollte man darauf achten, dass dann auf den äußeren Rücksitzen keine Kindersitze mehr erlaubt sind (Komfortsitze nicht im Testwagen verbaut).

– Auf dem mittleren Sitzplatz hinten lassen sich Kindersitze kaum stabil befestigen, da die Sitzflächenform ungünstig gewölbt ist und die Gurtanlenkpunkte nicht ideal sind. Drei Kindersitze nebeneinander hätten ohnehin keinen Platz.

2,5 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 Crash-Ergebnis nach ADAC Norm liegt nicht vor.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des 750d mit Allradantrieb liegt bei noch akzeptablen 7,5 l Diesel pro 100 km. Im ADAC EcoTest erhält der BMW mit einem CO2-Ausstoß von 240 g/km 26 Punkte im CO2-Kapitel. In der Stadt liegt der Verbrauch bei 7,3 l, außerorts bei moderaten 6,3 l und auf der Autobahn bei 9,1 l pro 100 km.

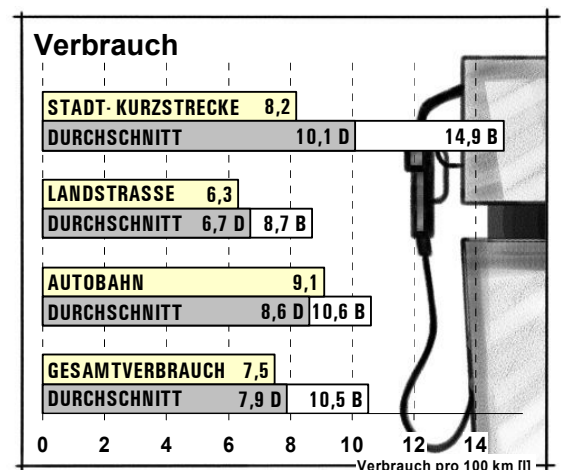
1,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig. Dank des serienmäßigen NOx-Speicherkatalysators fällt der Ausstoß an Stickoxiden auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus vergleichsweise niedrig aus. Der 750d BluePerformance erfüllt damit heute schon die Euro-6-Schadstoffnorm. Damit erreicht das Fahrzeug 47 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO2-Punkten macht das in der Summe 73 Punkte, die vier von fünf Sterne im ADAC EcoTest bedeuten.

4,7 AUTOKOSTEN

2,4 Betriebskosten*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da sich der Verbrauch an günstigerem Diesel-Kraftstoff noch in Grenzen hält, kann hier eine noch gute Bewertung erzielen.



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

4,4 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. Der BMW besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

➕ 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. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 7er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

➖ BMW gewährt immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung). Durch die üppige Bereifung ist mit hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.

3,9 Wertstabilität*

Dem BMW 750d xDrive kann ein gerade noch zufriedenstellender prozentualer Restwertverlauf prognostiziert werden. Die aktuelle Technik und die Euro-6-Abgasnorm wirken sich positiv auf die Wertentwicklung aus.

5,5 Kosten für Anschaffung*

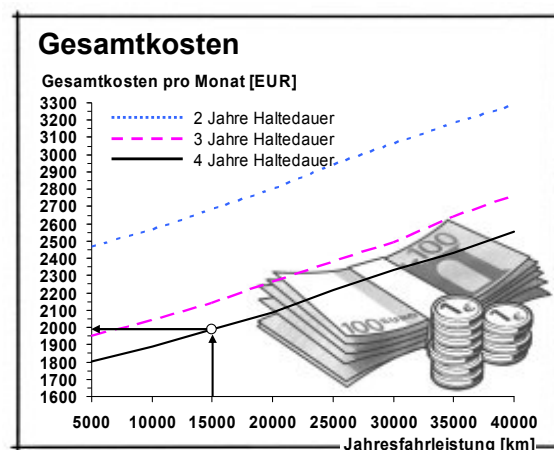
➖ Die größte Dieselmotorisierung welche neben Allradantrieb auch einen BluePerformance Speicherkatalysator (Euro 6 Abgasnorm) beinhaltet kostet mindestens 99.400 Euro. Die Basis-Ausstattung ist nicht schlecht, aber in dieser Klasse sind die Erwartungen hoch. Ordert man die üblichen Extras wie Navigationssystem usw. (ADAC Ausstattungswarenkorb), dann kommen nochmals rund 7.000 Euro hinzu.

4,2 Fixkosten*

➖ Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei 403 Euro. Extrem teuer fallen Haftpflicht, Teil- und Vollkasko aus.

5,4 Monatliche Gesamtkosten*

➖ Die absoluten monatlichen Kosten fallen für den 750d xDrive sehr hoch aus. Der horrende Anschaffungspreis und der daraus resultierende sehr hohe absolute Wertverlust lassen die monatlichen Gesamtkosten enorm ansteigen. Da helfen auch nicht mehr die vergleichsweise günstigen Betriebskosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1990 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	740i Automatic	Active Hybrid 7	750i Automatic	760i Automatic	730d Automatic (DPF)	740d Automatic (DPF)	750d Blue Performance xDrive Automatic (DPF)
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2979	6/2979	8/4395	12/5972	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	235(320)	260(354)	330(450)	400(544)	190(258)	230(313)	280(381)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	450/1300	450/1300	650/2000	750/1500	560/1500	630/1500	740/2000
0-100 km/h[s]	5,7	5,7	4,8	4,6	6,1	5,5	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,9 SP	6,8 SP	8,6 SP	12,8 SP	5,6 D	5,7 D	6,4 D
CO2 [g/km]	184	158	199	299	148	149	169
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/28/30	23/29/28	23/29/28	23/31/30	23/29/30	23/30/30	23/30/30
Steuer pro Jahr [Euro]	208	156	266	498	361	363	403
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1772	1803	2053	2914	1587	1740	1990
Preis [Euro]	80.700	89.300	96.000	138.100	74.900	81.900	99.400

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2993 ccm
Leistung	280 kW (381 PS)
bei	4400 U/min
Maximales Drehmoment	740 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF245/50R18Y
Reifengröße (Testwagen)	245/45R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,6/12,7 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/ 6,3/ 9,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	169g/km / 240g/km
Innengeräusch 130km/h	63,8dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5079/1902/1471 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2150 mm
Leergewicht/Zuladung	2120 kg/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455 l/455 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	1065 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	139 Euro
Monatliche Werkstattkosten	124 Euro
Monatliche Fixkosten	171 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.556 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.990 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/30/30
Grundpreis	99.400 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch (Driving Assist. Plus)	2.550 Euro ^o
Aktivlenkung (nicht beim xDrive)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (Dynamic Drive)	2.670 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	1.390 Euro ^o
Kurvenlicht (inkl. Fernlichtassis)	820 Euro ^o
LED-Abblendlicht	2.500 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch	810 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Spurassistent (Driving Assistant)	650 Euro ^o
Totwinkelassistent	650 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung	320 Euro ^o
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (+ Außenspiegel)	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	980 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Nachtsicht-Assistent (Personenerkennung)	2.200 Euro
Navigationssystem	2.760 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Lackierung Metallic	1080 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1490 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,7

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen