



## BMW 740i Automatic

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse  
(235 kW / 320 PS)

**S**chon mit dem kleinsten Benziner darf man sich im 7er über satte 320 PS und entsprechend flotte Fahrleistungen freuen. Der doppelt aufgeladene Sechszylinder hat mit dem knapp zwei Tonnen schweren Flaggschiff leichtes Spiel - mehr Leistung braucht niemand. Trotz der hohen Leistung fällt der Verbrauch mit 8,3 l/100 km akzeptabel aus. Nicht perfekt präsentiert sich der Direkteinspritzer bei den Schadstoffen: Der leicht erhöhte Partikelaußstoß kostet den 740i wertvolle Punkte im EcoTest - mehr als drei Sterne sind so im strengen Umweltranking nicht drin. Technisch bietet der 740i ein gigantisches Portfolio an Komfort- und Sicherheitsausstattungen. Die Fahrdynamik liegt dank Dynamic Drive und Integral-Aktivlenkung (beides gegen Aufpreis) auf höchstem Niveau, ebenso der Fahrkomfort. Das adaptive Fahrwerk, die vorbildliche Geräuschdämmung und die perfekten Komfortsitze machen den 740i absolut langstreckentauglich, auch wenn bei hohen Fahrleistungen ein Diesel aufgrund der geringeren Betriebskosten sicher die bessere Wahl wäre. In der Summe kann der 740i fast durchweg überzeugen - die fehlende Variabilität des Kofferraums sowie der sehr hohe Preis sind die einzigen Kritikpunkte, die der Luxuslimousine angekreidet werden können. Der 740i kostet mindestens 80.700 Euro und ist damit knapp 6.000 Euro teurer als der Einstiegsdiesel. **Karosserievarianten:** Langversion. **Konkurrenten:** Audi A8, Lexus LS, Mercedes S-Klasse, Porsche Panamera.

**+** sehr gute Verarbeitung, hervorragende Komfortsitze, exzellente aktive und passive Sicherheit, sehr gute Fahrleistungen

**-** sehr teuer in der Anschaffung, hohe Betriebskosten, keine Kofferraum-Variabilität



### ADAC-URTEIL

1,7 AUTOTEST

4,5 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,2 Familie

4,2 Stadtverkehr

2,8 Senioren

1,3 Langstrecke

3,0 Transport

1,6 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

2,6

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,5

### Verarbeitung

Die Verarbeitung des BMW 7er liegt auf allerhöchstem Niveau und gibt so gut wie keinen Anlass zur Kritik.

**+** 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 verwendeten Materialien sind sehr hochwertig und ihre Verarbeitung zeigt sich 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. Eine Fehlbetankung mit Diesel anstatt Benzin ist nicht möglich.

**-** 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 bis zu 964 km realisiert werden. Die maximale zulässige Zuladung beträgt großzügige 580 kg. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, es gibt aber keine stabile Reling. Die zulässige Anhängelast beträgt hohe 2.100 kg (gebremst), bzw. 750 kg (ungebremst).

**-** Mit einer Länge von 5,08 m und einer Fahrzeugbreite von 2,15 m (inkl. Außenspiegel) fehlt es dem Flaggschiff in der Stadt an Agilität.

2,2

### Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist nur zufriedenstellend. Der Fahrer kann die Front aber dank der gut einsehbaren Motorhaubenkante problemlos abschätzen.

**+** 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 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.



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

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.

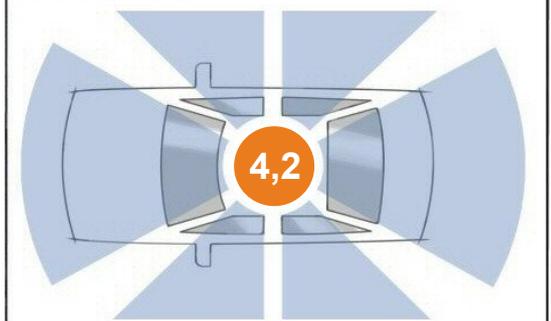
⊖ Gewöhnungsbedürftig hoch befinden sich die Türinnengriffe in Form einer Türleiste knapp unterhalb des Fensters - wer das erste mal im 7er eine Türe schließen will, muss erstmal suchen. Andererseits sind die Griffe auch bei voll geöffneten Türen immer gut erreichbar.

## 3,7 Kofferraum-Volumen\*

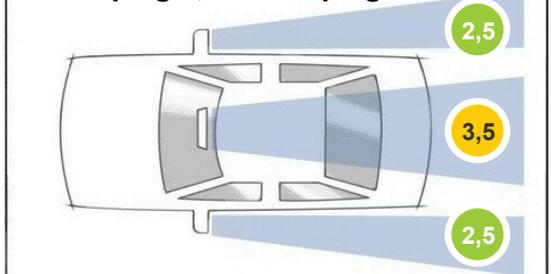
Der Kofferraum des 7er bietet für 455 Liter Gepäck genügend Platz.

⊖ Aufgrund der Limousinenform und der nicht klappbaren Rücksitze kann das Kofferraumvolumen nicht erweitert werden.

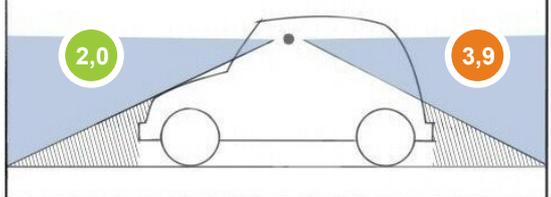
### Rundumsicht



### 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.



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. Sperrige Gegenstände können aber aufgrund der geringen Kofferraumhöhe nicht transportiert werden. 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 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 in der Nähe des Lichtschalters untergebracht. Für diese sowie für das Abblendlicht gibt es Kontrollleuchten bei den Instrumenten. Gegen Aufpreis gibt es im 7er 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. 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 Verarbeitungsqualität, Materialanmutung und Funktionalität können restlos überzeugen.**

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).

---

## 1,2 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 Sitzflächen 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).

---

## 1,0 Innengeräusch

- +** In Verbindung mit der optionalen Klimakomfort-Verbundverglasung erreicht der 740i ein sehr niedriges Geräuschniveau. Der gemessene Pegel im Innenraum bei 130 km/h liegt bei nur 64,6 dB(A). Der Benzinmotor ist dabei kaum zu hören. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch angenehme Gespräche zwischen den Insassen möglich. Windgeräusche dringen erst bei hohen Geschwindigkeiten zu den Insassen durch.

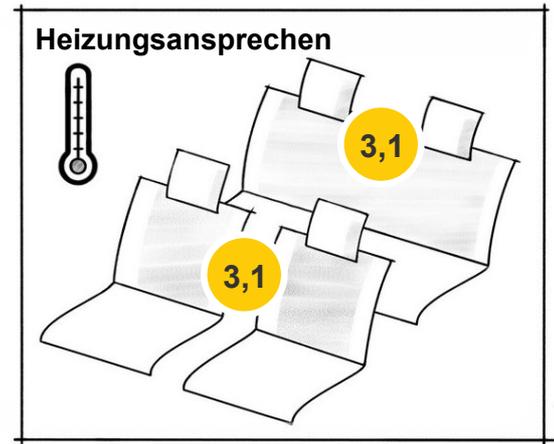
---

## 1,6 Klimatisierung

Die Heizleistung des 740i liegt vorne wie hinten im zufriedenstellenden Bereich. Auch bei kalten Außentemperaturen wird der Innenraum nach kurzer Zeit angenehm temperiert.

- +** 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 für den Fahrer und Beifahrer getrennt regeln, 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.

## 1,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,2 Fahrleistungen\*

⊕ Als kleinste Benziner-Motorisierung ist im 7er der aufgeladene Sechszylinder mit 320 PS zu haben. Von einer Basismotorisierung kann man hierbei kaum reden, dass sieht man auch an den sehr guten Fahrleistungen, die dank des üppigen maximalen Drehmoments 450 Nm erreicht werden können. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt der 740i nur 3,3 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei abgeregelten 250 km/h.

## 1,0 Laufkultur

⊕ BMW ist für seine seidenweich laufenden Reihensechszylinder bekannt. Das trifft auch auf die getestete Variante zu, welche ruhig wie ein Achtzylindermotor läuft und sich jegliche Vibrationen verkneift. Der Motor bietet diese Laufruhe über den gesamten Drehzahlbereich, von Leerlaufdrehzahl bis 7.000 U/min. Störende Brummfrequenzen oder Dröhnen sind nie vorhanden.

## 0,9 Schaltung

⊕ Die Achtgang-Automatik funktioniert insgesamt hervorragend und gehört mit zu den besten Automatik-Getrieben auf dem Markt. Die Schaltvorgänge erfolgen situationsgerecht, spontan und mit kaum merklichen Rucken. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert tadellos und lässt den Motor bei zügigem Anfahren problemlos und mit kaum Verzögerung wieder anlaufen. Durch Wahl des ECO PRO-Modus kann eine besonders sparsame Fahrweise erreicht werden. Zum einen wird die Fahrpedalkennlinie entsprechend angepasst, aber auch die Schaltpunkte der Automatik werden nochmals optimiert, wodurch die Drehzahlen immer sehr niedrig gehalten werden. Zusätzlich gibt es eine Segelfunktion - geht der Fahrer zwischen 50 km/h und 160 km/h vom Gas, wird der Motor vom Antriebsstang abgekoppelt und der 7er kann ohne die Schleppmomentverluste des Motors dahin segeln. Zusammen mit einer vorausschauenden Fahrweise kann so weiter Kraftstoff eingespart werden. Nicht perfekt ist das Einkuppeln des Motor im Segelbetrieb gelöst. Dann kann es schon mal ein leichtes Rucken bzw. eine leichte Verzögerung geben, bis der Motor bei Druck aufs Gaspedal wieder eingekoppelt ist und das Fahrzeug wieder beschleunigt. Zusätzlich gibt es einen Vorausschau-Assistent, der im ECO PRO-Modus über Navigationsdaten die Fahrstrecke abgleicht und dem Fahrer Spritpartipps anzeigt - z.B. wenn man auf eine Kreuzung zufährt schon frühzeitig vom Gas zu gehen und das Fahrzeug ausrollen lassen. 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

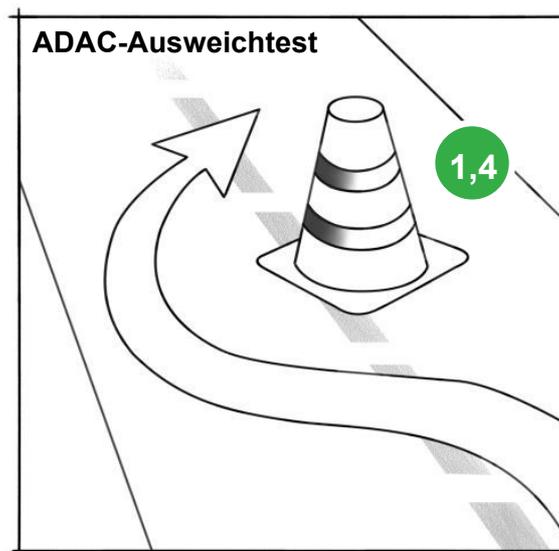
⊕ Die Abstufungen der Achtgang-Automatik lassen nicht viel Raum für Kritik. Für jede Geschwindigkeit steht die passende Schaltstufe zur Verfügung und die Abstufungen sind stimmig. Bei 130 km/h dreht der Benziner im größten Gang mit lediglich 2.000 1/min. Das niedrige Drehzahlniveau hilft dabei, auf langen Reisen nicht unnötig Kraftstoff zu verschwenden und verringert das Geräuschniveau.

## 1,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,4 Fahrstabilität

Der mit dem optionalen Dynamic Drive sowie der Integral-Aktivlenkung ausgestattete Testwagen überzeugt mit einer für diese Fahrzeuggröße hervorragenden Fahrstabilität.

⊕ Der 740i verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. Auch Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen beeindrucken das Flaggschiff kaum. 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 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. Der große BMW reagiert spontan auf die Lenkbefehle und kann den Test mit einer Eingangsgeschwindigkeit von 94 km/h durchfahren. Dabei zeigt er praktisch ein neutrales Fahrverhalten, weder Unter- noch Übersteuern konnte festgestellt werden. 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. Bei schnell durchfahrenen Kurven liegt der Grenzbereich recht hoch, kündigt sich aber auch rechtzeitig an, um ausreichend Sicherheitsreserven zu haben. Dieses Fahrverhalten bringt auch weniger geübte Fahrer nicht aus der Ruhe. Gefährliche Lastwechselreaktionen in schnell durchfahrenen Wechselkurven sind kaum vorhanden, zudem wird der Fahrer durch das früh eingreifende DSC unterstützt.



**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.**

### 1,4 Lenkung\*

Der Testwagen war mit der empfehlenswerten, aufpreispflichtigen Integral-Aktivlenkung ausgestattet.

⊕ 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 geht mit 12,0 m für ein über fünf Meter langes Auto mehr als 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.

## 1,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 740i durchschnittlich nur 33,9 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.

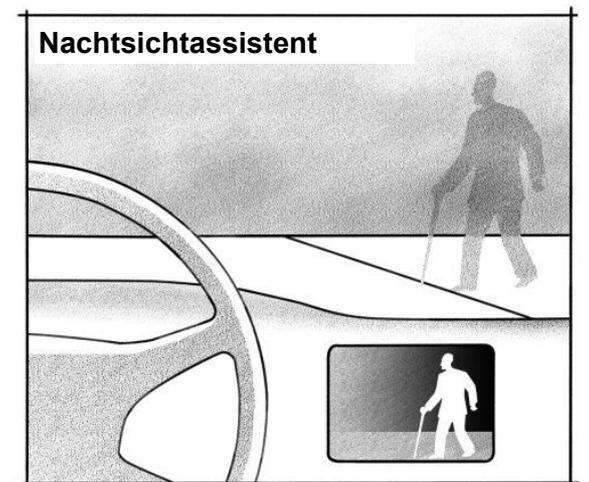
## 1,1 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

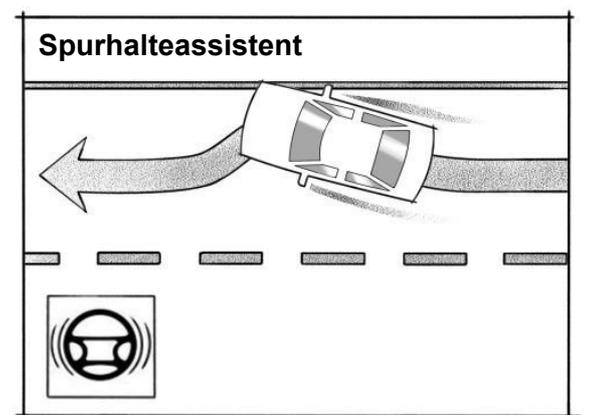
⊕ Der BMW 7er ist serienmäßig neben DSC auch mit einem adaptiven Bremsassistenten ausgestattet. Mit dem Facelift ist nun auch ein Aufmerksamkeitsassistent verbaut. Die Elektronik analysiert über Lenkwinkel, Geschwindigkeit sowie weiterer relevante Parameter das Verhalten des Fahrers. Erkennt das System 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 Leuchten (Dynamic Light Spots) angestrahlt. Der Fahrer erkennt so sofort und rechtzeitig gefährdete Personen im Dunkeln.



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

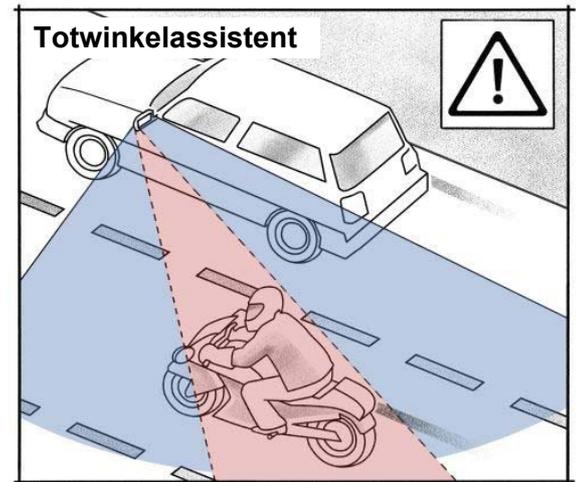


**Nachtsichtassistent**  
Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

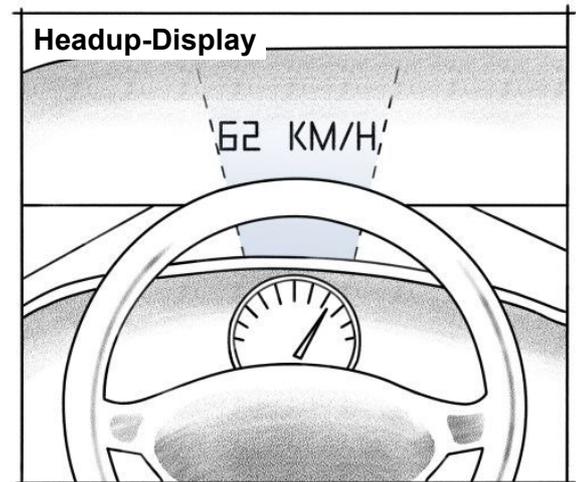


**Spurhalteassistent**  
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Neben den serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfern sind auch LED-Scheinwerfer sowie Kurven-, Abbiegelicht und Fernlichtassistent 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 Head-Up-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. 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.



**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.**

0,8

## 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 liegt aber 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 Anschnallen 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. Der 7er ist serienmäßig mit 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. Eine Multikollisionsbremse gibt es beim 7er ebenfalls ohne Mehrpreis. 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 Notruf funktion automatisch zu aktivieren. Dann werden unter Anderem die genaue Fahrzeugposition, die Anzahl der Insassen und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt und eine Sprechverbindung aufgebaut.

## 1,4 Kindersicherheit

- + Auf den äußeren Sitzplätzen der Rückbank lassen sich Kindersitze sehr einfach und lagestabil befestigen. Das Angurten 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, nur dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen-Sitze auf dem Beifahrersitz erlaubt. Laut Bedienungsanleitung sind auf allen Sitzplätzen alle Kindersitzklassen erlaubt.
- 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. Wählt man die Komfortsitze im Fond, sollte man darauf achten, dass dann auf den äußeren Rücksitzen keine Kindersitze mehr erlaubt sind (Komfortsitze nicht im Testwagen verbaut).

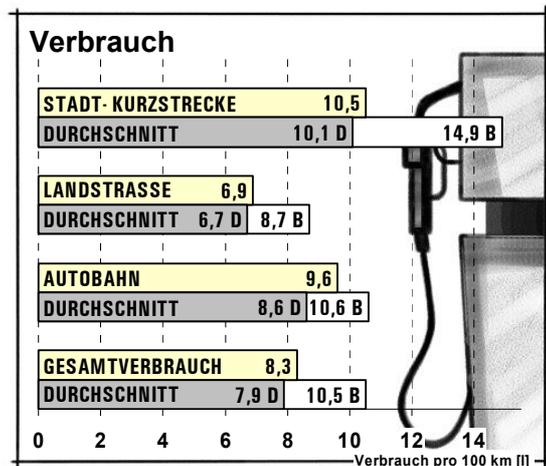
## 2,5 Fußgängerschutz

- + 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 liegt nicht vor.

## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO2\*

Der Durchschnittsverbrauch des 740i liegt bei akzeptablen 8,3 l pro 100 km. Die ermittelte CO<sub>2</sub>-Bilanz liegt bei 225 g/km. Das reicht im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest für zufriedenstellende 29 Punkte. Besonders sparsam zeigt sich das Fahrzeug außerorts (6,9 l/100 km), aber auch auf der Autobahn geht der Verbrauch noch in Ordnung (9,6 l/100 km). Lediglich im Stadtbetrieb steigt der er etwas an (10,5 l/100 km). Auch wenn der 740i mit einem zufriedenstellenden Ergebnis glänzen kann, sollte bedacht sein, dass der Verbrauch bei sportlicherer Fahrweise deutlich ansteigen kann. Auch der recht geringe Autobahnverbrauch ist nur möglich, wenn die in Deutschland geltende Richtgeschwindigkeit von 130 km/h eingehalten wird. Hohe Geschwindigkeiten und starke Beschleunigungsphasen ziehen auch einen entsprechend hohen Verbrauch nach sich.



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

### 2,1 Schadstoffe

- + Die Schadstoffwerte im Abgas liegen beim 740i noch im niedrigen Bereich. Wichtige Punkte verliert der Direkteinspritzer vor allem aufgrund des erhöhten Partikelausstoßes, sowie den leicht erhöhten Kohlenmonoxid-Werten (CO) im Autobahnzyklus. Im Ecotest reicht es in diesem Kapitel für 39 von 50 Punkten. Zusammen mit den Punkten für CO<sub>2</sub> erreicht der 740i mit 68 Punkten drei Sterne im ADAC-EcoTest.

4,5

## AUTOKOSTEN

---

4,5

### Betriebskosten\*

**+** Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der 740i weist zwar einen akzeptablen Verbrauch auf, da BMW die Fahrzeuge nach wie vor mit SuperPlus-Kraftstoff spezifiziert, fallen auch die Kraftstoffkosten sehr hoch aus.

3,5

### 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. Der BMW besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

**+** 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.

5,5

### Wertstabilität\*

**-** Der prozentuale Wertverlust des 740i fällt sehr hoch aus. Ein generelles Problem großer Luxuslimousinen, welches durch die unbeliebtere Benziner-Motorsierung weiter verschärft wird.

4,9

### Kosten für Anschaffung\*

**-** Beim 740i handelt es sich zwar um den Basis-Benziner, als Einstiegsmotorisierung des 7er steht aber der 730d in der Preisliste. Mit 80.700 Euro kostet der 740i auch stolze 5.800 Euro mehr, als der Basis-Diesel. Die Grundausstattung ist dabei zwar nicht schlecht, aber in dieser Klasse liegen die Erwartungen hoch. Ordert man die üblichen Extras wie Navigationssystem usw. (ADAC Ausstattungswarenkorb), dann ist schnell die 10.000 Euro Grenze überschritten, die sich zum Grundpreis addiert.

3,4

### Fixkosten\*

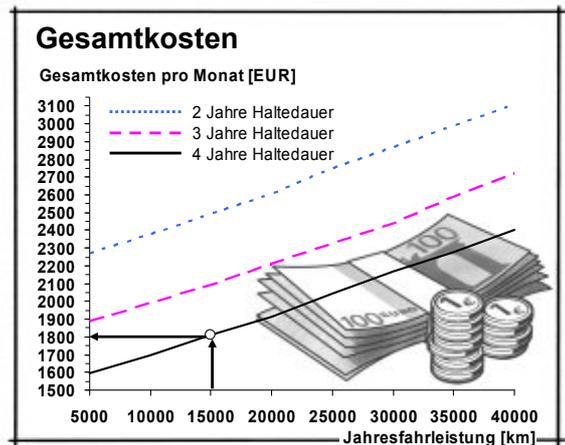
Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei noch akzeptablen 208 Euro.

**-** Recht ungünstig und damit teuer fallen die Versicherungseinstufungen aus (KH:23/TK:30/VK:28).

4,7

## Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Kosten fallen für den 740i hoch aus. Der hohe Anschaffungspreis und der daraus resultierende sehr hohe absolute Wertverlust lassen die monatlichen Gesamtkosten stark ansteigen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1810 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	740d Automatic	750d Blue Performance xDrive Automatic
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	23/29/30	23/29/30
Steuer pro Jahr [Euro]	208	156	266	498	361	363	403
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1810	1868	2097	2986	1635	1771	2015
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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2979 ccm
Leistung	235 kW (320 PS)
bei	5800 U/min
Maximales Drehmoment	450 Nm
bei	1300 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF245/50R18Y
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/45R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>3,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>33,9 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	<b>8,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>10,5/6,9/9,6 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	184 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>225 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>64,6 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	5079/1902/1471 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2150 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1935 kg/580 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>455 l/455 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	<b>960 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>193 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>107 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>183 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>1.327 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.810 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/28/30
Grundpreis	80.700 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch (Driving Assist. Plus)	2.550 Euro <sup>o</sup>
Aktivlenkung	1.950 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (Dynamic Drive)	2.670 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	1.390 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht (inkl. Fernlichtassis)	820 Euro <sup>o</sup>
LED-Abblendlicht	2.500 Euro <sup>o</sup>
Parkhilfe, elektronisch	810 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Spurassistent (Driving Assistant)	650 Euro <sup>o</sup>
Totwinkelassistent	650 Euro <sup>o</sup>
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung	320 Euro <sup>o</sup>
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 <sup>o</sup>
Klimaautomatik	Serie
Nachtsicht-Assistent (Personenerkennung)	2.200 Euro
Navigationssystem	2.760 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich

### AUSSEN

Lackierung Metallic	1.080 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	1.490 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,7

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

### AUTOKOSTEN

4,5

Betriebskosten*	4,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,5
Wertstabilität*	5,5
Kosten für Anschaffung*	4,9
Fixkosten*	3,4
Monatliche Gesamtkosten*	4,7

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