



BMW 745e M Sportpaket Steptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (290 kW / 394 PS)

Seit Jahrzehnten steht die 7er-Reihe bei BMW für technische Innovationen und Luxus, verbunden mit den fahrdynamischen Ansprüchen der Marke. Beim Facelift der aktuellen Baureihe hat vor allem das Design der Front für Schlagzeilen gesorgt, die Kombination mit schmalen Scheinwerfern und exorbitant großem Kühlergrill ist nun wirklich dominant - BMW sieht darin für die Hauptabsatzmärkte wichtige Pluspunkte, und die liegen eben künftig nicht mehr in Europa. Jenseits der Front ist der aktuelle 7er aber ein technisch weit gereiftes Auto mit vielen interessanten Innovationen.

Die Ansprüche in dieser Klasse bezüglich Komfort und Sicherheit erfüllt er ohne Zweifel, mit ihm fährt man ausgesprochen leise und fein gefedert durch die Lande. Mit optionalen Systemen wie der Allrad-Lenkung liegen der größten BMW-Limousine auch kurvige Landstraßen, soweit die üppigen Ausmaße des 7er dem nicht im Wege stehen. Dem Zeitgeist entsprechend bietet BMW nicht nur Diesel und Benzinmotorisierungen an, sondern auch einen PlugIn-Hybriden. Den Verbrennerpart übernimmt seit dem Facelift ein modifizierter Reihensechszylinder, der sich bezüglich Laufkultur und Akustik standesgemäß für einen 7er gibt. Als Systemleistung stehen bis zu 394 PS und 600 Nm Drehmoment zur Verfügung.

Mit der 10,8 kWh großen Batterie (netto) kommt man zwischen 40 und 50 km rein elektrisch voran, spätestens dann muss der Benzinmotor einspringen. Die Systeme arbeiten sehr geschliffen zusammen, dem Luxusansprüchen an eine Oberklasse-Limousine kann der 745e voll gerecht werden. Bewegt man den 7er im Hybridmodus, muss man mit Verbräuchen um 8,5 l Benzin pro 100 km rechnen - das ist für ein so großes Auto nicht schlecht, aber freilich weit entfernt von den Herstellerangaben nach EU-Regularien.

Mit seinen Fahreigenschaften und seinem Komfort eignet sich der 745e prima für Langstrecken - sofern man häufig tankt, denn das Benzinreservoir fasst nur bescheidene 46 Liter, 32 weniger als bei den anderen 7er-Varianten. Nicht der einzige Nachteil des PlugIn, denn das Kofferraumvolumen schrumpft auch. Hintergrund: Der Kraftstofftank unter der Rückbank muss dem Batteriepack weichen und wird stattdessen unterm Kofferraumboden neu verbaut. Um nicht noch mehr Stauraum einzubüßen, erhält er nicht mehr sein ursprüngliches Volumen. Die Kompromisse halten sich aber letztlich in Grenzen, für technisch interessierte Menschen ist der 745e ein tolles und vor allem teures Vergnügen - erst deutlich über 100.000 Euro gehts los. **Konkurrenten:** als PlugIn-Hybrid Mercedes S 560 e.

- + **umfassende Assistenzausstattung, perfekte Verarbeitung, hoher Fahrkomfort, sehr sichere Fahreigenschaften, fein abgestimmte Antriebskombination, rein elektrisches Fahren möglich**
- **schlechte Rundumsicht, Rücksitzlehnen nicht umklappbar, recht hoher Verbrauch an Strom und Benzin, enorme Kosten bei Anschaffung und Unterhalt**

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 5,5

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	4,5
	Senioren	3,0
	Langstrecke	1,8
	Transport	4,5
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	3,8

EcoTest ★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,2 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des 7er BMW wirkt wie aus dem Vollen gefräst, unterwegs zeigt sie sich sehr verwindungssteif für ein Auto dieser Größe. Die hohe Qualität und Solidität unter dem Blech setzt sich auch an der Außenhaut fort, alle Teile sind passgenau verbaut und sorgsam gefertigt. Den Innenraum hat BMW nobel gestaltet, viele Oberflächen sind mit Leder überzogen (teilweise optional) und der Dachhimmel auf

Wunsch mit Alcantara. So gut wie alle Bauteile innen sind weich unterschäumt oder mindestens mit Softlack überzogen. Hier ist die Verarbeitungsqualität also einwandfrei und den Ansprüchen an eine Oberklasse-Limousine angemessen. Fast vollständig verkleidet und aerodynamisch optimiert präsentiert sich der Unterboden, nur was Kühlung benötigt ist noch teilweise "im Freien".

3,8 Alltagstauglichkeit

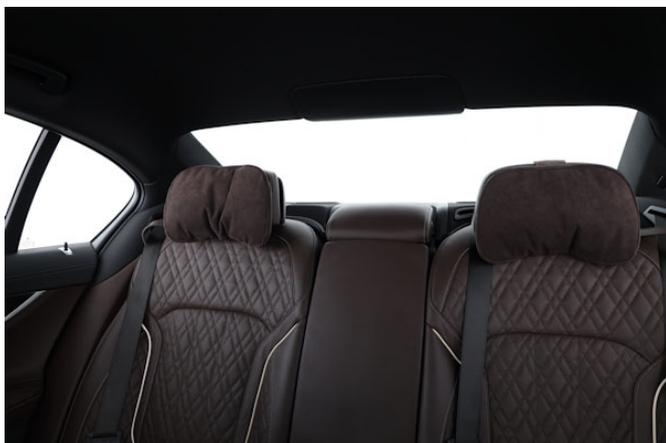
Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des 745e im Eco-test bei etwa 44 km - BMW gibt in den technischen Daten also etwas optimistisch eine elektrische Reichweite von 48 km (WLTP) bis 58 km (NEFZ) an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit einer 46-Liter-Tankfüllung überschaubare 535 km weit. Das Aufladen der Batterie (Kapazität brutto 12,0 kWh, netto 10,8 kWh) dauert etwa 4,4 Stunden bei 3,7 kW - der 7er kann leider nur einphasig geladen werden; insgesamt werden für eine vollständige Ladung 12,5 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Das Ladekabel mit Typ-2-Stecker und Stromstärken bis 32 A kostet Aufpreis. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 555 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Dank optionaler Allradlenkung liegt

der Wendekreis bei 12 m, für ein so großes Auto ein guter Wert.

⊖ Die Plugin-Hybrid-Variante des BMW 7er ist im Alltag nicht immer so praktisch wie die Standard-Ausführungen. So muss man auf eine Anhängerkupplung verzichten und hat folglich auch nicht die Möglichkeit, z.B. einen Heckfahrradträger zu transportieren. Ein Not- oder Reserverad ist für die 7er Modelle grundsätzlich nicht verfügbar, es müssen Reifen mit Notlaufeigenschaften oder ein Reifenreparaturset genügen. Bordwerkzeug ist zwar dabei, für einen Wagenheber gibt es jedoch keinen Platz. In der Stadt sind die Abmessungen eine Herausforderung, eine Breite von 2,18 m und eine Länge von 5,12 m verlangen ständige Aufmerksamkeit, um nicht irgendwo anzuecken.

2,6 Licht und Sicht

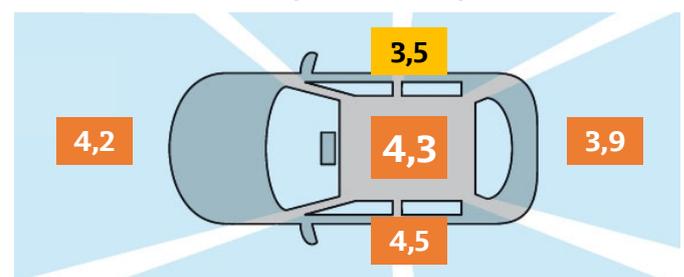
Die Karosserieenden der großen Limousine lassen sich bestenfalls abschätzen. Sowohl die Front als auch das Heck entziehen sich dem Blick des Fahrers. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kommt der 7er nicht über ein ausreichendes Resultat hinaus. Aufgrund der insgesamt voluminösen Dachsäulen wird die Sicht nach außen insgesamt deutlich eingeschränkt. Darüber hinaus lassen sich niedrige Hindernisse nahe hinter dem Fahrzeug kaum entdecken.



Breite Dachsäulen und nicht voll versenkbare Kopfstützen behindern die Sicht nach hinten.

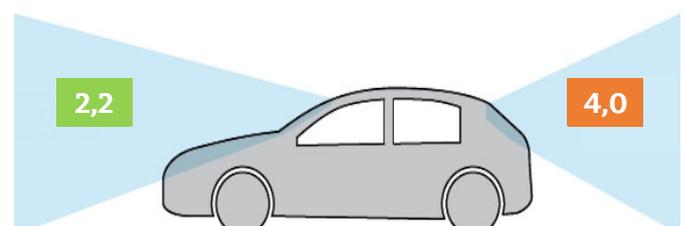
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ In Sachen Scheinwerfer und Parkassistent fährt der 7er so ziemlich alles auf, was gerade im Automobilbau Stand der Technik ist. Adaptive LED-Scheinwerfer für Abblend- und Fernlicht sowie einen blendfreien Fernlichtassistenten hat die Limousine immer verbaut. Gegen Aufpreis bekommt man zusätzlich ein Laser-Fernlichtmodul, das eine Leuchtweite von bis zu 600 m realisieren soll - etwa die doppelte Reichweite im Vergleich zum LED-Fernlicht. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blenden der Innen- und der fahrerseitige Außenspiegel automatisch ab - für die Beifahrerseite bietet BMW diese Funktion allerdings nicht mehr. Immerhin verfügen beide Außenspiegel über einen zusätzlichen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern. Dank des serienmäßigen Parkassistenten kann der BMW in geeignete Parklücken ohne Zutun des Fahrers selbsttätig steuern. Wer selbst einparkt, wird ab Werk von Parksensoren und einer Rückfahrkamera unterstützt. Das

2,8 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen und der nicht allzu mächtigen Schweller recht angenehm, die Sitze sind allerdings etwas tief positioniert. Sind die Vordersitze ganz nach unten gefahren, befinden sich die Sitzflächen knapp 42 cm über dem Fahrzeugboden. Hinten ist der Zustieg nicht ganz so komfortabel. Die Sitzbank ist ebenfalls tief angeordnet und es stören darüber hinaus die abfallende Dachlinie, der große Radlauf und der Schweller.

⊕ Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld und seitliche Lampen den Bereich neben den Türen beim Auf- und Absperren sowie per Tastendruck auf der Fernbedienung - das ist sehr praktisch. Ab Werk ist der 7er mit dem Komfortzugang

3,5 Kofferraum-Volumen

Im Kofferraum finden standardmäßig bis zu 360 l Platz. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkeboxen unterbringen. Der Kofferraumboden kann teilweise höher gelegt werden, so dass eine ebene Ladefläche bis zur Rücksitzlehne entsteht; auf diese Weise werden etwa 45 l des Ladevolumens nach unten abgetrennt. In weiteren Fächern unter dem Kofferraumboden kann man bis etwa 50 l an kleinem Gepäck verstauen. Ein Umklappen der Rückbank ist nicht möglich.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe wird serienmäßig elektrisch angetrieben, sie öffnet und schließt auf Knopfdruck oder auch berührungslos per Fußschwenk unter das Heck - das Keyless-System dafür wird ebenfalls aufpreisfrei eingebaut. Die Ladekante liegt zufriedenstellende 71 cm über der Straße, innen ist die Stufe zwischen 3 und 16 cm hoch, je nach dem, ob der Ladeboden in

aufpreispflichtige Surround View-System erstellt auf dem Hauptbildschirm ein verblüffend detailgetreues 3D-Abbild der Fahrzeugumgebung, dessen Blickwinkel auch per Gestensteuerung frei verändert werden kann. In enge Parklücken oder Garagen kann das Auto sogar gerade hinein- und hinausfahren, ohne dass jemand im Auto sitzt. Dies steuert man per Touchscreen auf dem Fahrzeugschlüssel (optionales ferngesteuertes Parken).

Eine Neuerung ist der Rückfahrassistent, der die letzten 50 Meter in Vorwärtsfahrt abspeichert und auf Knopfdruck eigenständig zurückfährt. Zur Schadensvermeidung beim Rückwärtsrangieren (bis 5 km/h) warnt das Fahrzeug bei Hindernissen im Heck- und Seitenbereich zunächst durch leichtes Anbremsen, bei sehr geringem Abstand bremsst das System mit maximaler Bremskraft, um eine Kollision zu verhindern.

ausgestattet, die Soft-Close-Automatik für die Türen gibt es gegen Aufpreis.

⊖ Der serienmäßige Komfortzugang besitzt immer noch einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Zwar hat der Schlüssel jetzt eine Bewegungserkennung eingebaut, die die Funkübertragung im Schlüssel nach ein paar Minuten ohne Bewegung abschaltet - die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug wird aber immer noch nicht gemessen. Nur so lässt sich eine Manipulation sicher unterbinden. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.



Lediglich 360 l Gepäck passen in den Kofferraum des 745e. Das sind 85 l weniger als bei den herkömmlich angetriebenen Versionen.

unterer oder oberer Position eingehängt ist. Die Kofferraumöffnung ist wie häufig bei klassischen Limousinen recht klein, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlecht oder gar nicht einladen.

⊖ Das Ladeabteil wird von nur einer LED-Leuchte oben mittig erhellt - das ist recht wenig. Der Schließbügel an der

Heckklappe steht deutlich ab, hier sollte man auf seinen Kopf achten, um sich nicht schmerzhaft zu stoßen.

4,6 Kofferraum-Variabilität

⊖ Die Möglichkeit, die Rücksitzlehnen umzuklappen, ist bei allen 7er BMW grundsätzlich nicht gegeben. Die Zahl der Verstau- und Fixiermöglichkeiten geht in Ordnung, es gibt Verzurrösen vorn und hinten im Bodenbereich, in denen sich ein Gepäcknetz einhängen lässt. Außerdem bietet der 745e

seitlich links und rechts kleine Fächer sowie links oben einen Taschenhaken. Gegen Aufpreis verbaut BMW in der Rücksitzlehne eine Durchladeluke, damit kann man dann auch lange Gegenstände transportieren, sofern sie schmal genug sind.

1,8 INNENRAUM

1,7 Bedienung

Im überarbeiteten 7er kommt die neueste Generation des BMW Operating Systems zum Einsatz, die sich Live Cockpit nennt. Der Name iDrive hat in diesem Zusammenhang ausgedient und wird nur noch für den Controller auf der Mittelkonsole verwendet. Die Bedienung des behutsam weiterentwickelten Systems erfolgt über eben jenen gut zur Hand liegenden iDrive-Controller, den gut erreichbaren Touchscreen oder die Sprachsteuerung. Letztere lässt sich durch das Kommando „Hey BMW“ (oder einen eigens gewählten Befehl) aktivieren und versteht auch natürliche Sprache. Das heißt, man muss sich nicht an fest vorgegebene Kommandos halten und auch Dialekte werden von der Spracherkennung verstanden. Schließlich erkennt das BMW Operating System Zahlen und Ziffern, die man mit dem Finger auf der berührungsempfindlichen Fläche des iDrive-Controllers zeichnet. BMW versteht es, die mannigfaltigen Einstellungsmöglichkeiten eines modernen Autos nutzerfreundlich zu strukturieren. Das Bedienkonzept bündelt alle Optionen in logisch gegliederten und benannten Menüs, durch die mit dem Dreh-Drück-Steller auf dem Mittelunnel oder per Berührung auf dem Touchscreen navigiert wird. Zudem lassen sich bestimmte Funktionen auch via Gestensteuerung bedienen. Alles in allem erfordert der immense Umfang eine intensive Eingewöhnung. Am besten macht man sich nach dem Autokauf zunächst im Stand mit dem System vertraut - dann klappt auch die Bedienung während der Fahrt besser und lenkt nicht so stark vom Verkehrsgeschehen ab.

⊕ Spiegel, Sitze und Lenkrad lassen sich einfach elektrisch an den Fahrer anpassen. Alle Schalter sind vorbildlich beleuchtet, in klar verständliche Funktionsgruppen gegliedert und auch dort angebracht, wo man sie erwartet. Das Instrumenten-

display liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, lässt sich einwandfrei ablesen und verändert abhängig vom Fahrmodus (Sport, Comfort, EcoPro) die Darstellung.

Details wie beheizte Waschdüsen, Licht-, Fernlicht- und Regensensor sind serienmäßig verbaut und steigern den Fahrkomfort. Warum das Scheibenwischerintervall allerdings bei deaktiviertem Regensensor nicht manuell eingestellt werden kann, ist nicht nachvollziehbar.

⊖ Die viele Tasten sind in edel wirkender Aluminium-Optik ausgeführt. Die Ablesbarkeit der Piktogramme leidet jedoch darunter. Tagsüber erkennt man je nach Lichteinfall teilweise nicht, welche Funktion sich hinter der Taste verbirgt - das ist äußerst störend und führt unter Umständen zu langen Blickabwendungen vom Verkehr.



Der BMW überzeugt im Innenraum mit ausgezeichneter Material- und Verarbeitungsqualität. Auch die Funktionalität mit dem neuen Live Cockpit-Bediensystem kann überzeugen.

0,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der BMW 7er bietet zahlreiche Multimediafeatures, die weitgehend sogar ab Werk an Bord sind. Die BMW Connected Drive Services sind serienmäßig und können genutzt werden,

um etwa e-Mails, Wetterberichte und Nachrichten abzurufen. Das Auto ist dafür mit einer integrierten SIM-Karte ausgestattet. Das Navigationssystem ist ebenfalls inklusive

drei Jahren Kartenupdates serienmäßig verbaut. Eine 20 GB große Festplatte für Musiktitel sowie das Webradio gehören ebenso zum Serienumfang wie eine Bluetooth-Freisprechanlage, eine Wi-Fi-Schnittstelle und eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone und den Displayschlüssel. Damit oder per App können auch einige Funktionen des Autos ferngesteuert und überwacht werden, zum Beispiel die serienmäßige Standklimatisierung, die Fenster oder die Türen. Optional gibt es einen integrierten Garagentoröffner, mit dem das Suchen nach der Fernbedienung entfällt. Gegen Aufpreis kann man aber noch

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Der 745e stellt seinen Insassen vorn ein sehr gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für knapp zwei Meter große Menschen, die Kopffreiheit alleine würde für fast 2,15 m große Personen genügen. Die Innenbreite ist

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Auch auf den Rücksitzen sind die Platzverhältnisse großzügig. Beinfreiheit gibt es reichlich, erst mit einer Körpergröße von etwa 2,15 m würde man mit den Knien an die Vordersitzlehnen reichen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Kopffreiheit ist weniger großzügig, etwa ab 1,90 m Größe nimmt der Kopf mit dem Dachhimmel Kontakt auf. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene wirklich üppig, für drei ausgewachsene Personen wird es aber unbequem. Durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und den breiten Mitteltunnel sowie den dunklen Dachhimmel fühlen sich manche Mitfahrer etwas eingengt.

2,7 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des 7ers wird dadurch beeinträchtigt, dass die hinteren Rücksitzlehnen grundsätzlich nicht umklappbar sind; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht, die Einstellmöglichkeiten der optionalen Komfortsitze hinten bringen keine Vorteile bei der Variabilität. Das Angebot an Ablagen vorne ist gut, es gibt neben Türtaschen auch Becherhalter, ein kleines Fach in der Mittelkonsole mit induktiver Ladefunktion für Handys (Serie) und ein großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Schubladen unter den

allerhand weitere Nettigkeiten einbauen lassen. So werden beispielsweise ein High-End-Soundsystem und eine TV-Funktion von BMW angeboten. Der digitale Radioempfang DAB+ kostet ebenfalls Aufpreis - ein Unding, dieses Feature sollte heutzutage unbedingt dabei sein und am besten Serie.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist nur gegen Aufpreis erhältlich. Android-Smartphones lassen sich nicht in das BMW-Infotainmentsystem einbinden, Apple CarPlay wird im Gegensatz zu den meisten anderen Herstellern nur im Abomodell angeboten.

standesgemäß. Das Raumgefühl fällt gut aus, etwas einengend wirken nur die voluminöse Mittelkonsole bzw. der massive Mitteltunnel und der dunkle Dachhimmel.



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

Vordersitzen sucht man aber vergebens. Die hinteren Türfächer sind vergleichsweise groß, dort finden sogar 1-l-Flaschen Platz, während die vorderen Türfächer solche Flaschen nicht aufnehmen können. Auch zwei Becherhalter und Lehnentaschen stehen zur Verfügung. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber abschließbar, beleuchtet, klimatisiert und mit feinem Filz ausgeschlagen.

1,3 KOMFORT

1,3 Federung

Ab Werk sind alle 7er BMW mit Luftfederung samt adaptiven Dämpfern ausgestattet. Das Fahrwerkssystem mit aktiver Wankstabilisierung und vorausschauender Regelung

(Executive Drive Pro) gibt es für den Plugin-Hybrid nicht. Neben den üblichen Fahrmodi wie Comfort/Comfort+ oder Sport, gibt es den Adaptive-Mode. Dabei werden zur

Fahrwerksregelung zusätzlich Navigations-, Kamera- sowie Fahrstildaten verarbeitet. In diesem Mode zeigt das Fahrzeug recht wenig Aufbaubewegungen, bietet dabei aber dennoch einen ausgezeichneten Federungskomfort. Wer gern einen nachschwingenden Aufbau hat, wird im Modus Comfort+ bedient.

⊕ Die Unterschiede sind insbesondere zwischen Comfort+ und Sport deutlich und können damit verschiedenen Geschmäckern gut gerecht werden. In der Comfort-Einstellung (Standard beim Fahrzeugstart) federt der 745e im Stadtverkehr angenehm komfortabel, Bodenwellen werden gut geschluckt und bringen kaum Unruhe in die Karosserie. Beim Überfahren von Einzelhindernissen und Querfugen spürt man die recht hohen ungefederten Massen u.a. durch die schweren Räder -

allerdings trägt der hohe Entwicklungsaufwand mit Leichtbau (u.a. Alu-Fahrwerkskomponenten) und technischen Feinheiten durchaus Früchte, so dass die Insassen nicht belastet werden. Geschwindigkeitsschwellen (Speed Bumps) können dank Luftfederung mit reichlich Federweg sehr gut geschluckt werden. Kopfsteinpflaster kann der 7er ebenfalls gut parieren, selbst in der Lenkung sind Vibrationen kaum zu spüren und auch Wummern im Innenraum tritt nur minimal auf. Auf der Landstraße unterwegs zeigen sich die hervorragenden Reisequalitäten des großen BMWs, er federt angenehm über Unebenheiten aller Art und hält dabei die Karosseriebewegungen in Grenzen. Lange Autobahnetappen sind ebenso kein Problem, der 745e liegt dank seinem gekonnt abgestimmten Fahrwerk ruhig und einwandfrei beherrschbar auf der Straße.

1,4 Sitze

⊕ Bereits die Standardsitze vorn lassen sich serienmäßig elektrisch in Höhe und Neigung einstellen. Gegen Aufpreis gibt es vorn Komfortsitze mit acht Massageprogrammen. Diese kann man vielfältig justieren: Schon wenn man sich mit der Hand einer der Tasten außen am Sitz nähert, wird auf dem Hauptbildschirm angezeigt, welchen Teil des Sitzes man mit der jeweiligen Taste einstellen kann. Wenn man dann Sitzflächenlänge und -neigung, Sitzhöhe, Lendenwirbelstütze, Sitzwangen, die Kontur der Kopfstützen und auch den separat verstellbaren oberen Teil der Rückenlehne angepasst hat, sollte man die enthaltene Memory-Funktion der Sitze einsetzen, falls auch andere das Auto nutzen. Diese Sitze bieten einen hervorragenden Langstreckenkomfort. Die Fondsitze sind ebenfalls bequem und gefallen mit ihrer angenehmen

Polsterung sowie langen Oberschenkelauflege, ohne aber den Komfort der vorderen zu bieten. Doch auch für den Fond werden die im Testwagen verbauten Komfortsitze mit elektrischer Einstellung angeboten, die einen noch besseren Sitzkomfort und viele Einstellmöglichkeiten bieten. Gegen Aufpreis ist auch für die zweite Sitzreihe eine Massagefunktion mit drei Modi erhältlich.

⊖ Dass sich in einem 7er die Gurthöhe vorn nicht einstellen lässt, ist unverständlich - da sollte BMW nachbessern. Der Fondmittelsitz ist hart gepolstert und bietet auch aufgrund des massiven Mittelunnels keine langstreckentaugliche Sitzposition.

1,2 Innengeräusch

⊕ Der 7er zeigt eindrucksvoll, wie leise ein Auto sein kann. Auch dank optionaler Komfort-Akustik-Verglasung rundum werden bei Tempo 130 im Innenraum lediglich 62,0 dB(A) gemessen. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten werden

sowohl Wind- als auch Abroll- und sonstige Fahrgeräusche im Innenraum wenig wahrgenommen. Der Elektromotor ist praktisch nicht zu hören, die Arbeit des Verbrenners nimmt man auch nur bei entsprechender Lastanforderung wahr.

1,1 Klimatisierung

⊕ Standardmäßig gibt es eine Zweizonen-Klimaautomatik, bei der sich die Luftverteilung für Fahrer und Beifahrer getrennt regeln lässt. Gegen Aufpreis ist die im Testwagen verbaute Vierzonen-Anlage mit Beschlag- und Luftgütesensor sowie Touchscreen-Bedienfeld erhältlich. Die Standklimatisierung mit elektrischem Zuheizung und elektrisch betriebenen Klimakompressor ist Serie, sie ermöglicht sowohl das Heizen wie auch das Kühlen des Innenraums im Stand.

Überdies kann eine Beduftungs- und Ionisierungsfunktion bestellt werden, genauso wie eine Lenkradheizung und Sitzbelüftung vorn wie hinten. Die vorderen Sitze sind serienmäßig beheizbar, hinten kostet dies Aufpreis. Darüber hinaus sind beheizbare Armauflagen vorn und hinten erhältlich. Eine Sonnenschutzverglasung wird ebenso angeboten wie Sonnenschutzrollos für den Fond.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen

⊕ Mit dem Facelift des 7er Plugin-Hybrid hat sich nicht nur die Bezeichnung von 730e auf 745e geändert, sondern wurde auch der wenig standesgemäße Vierzylinder ausgemustert und durch den bekannten famosen Reihensechszylinder ersetzt. Letzterer leistet 286 PS und maximal 450 Nm Drehmoment und wird von einem Elektromotor mit 113 PS und 265 Nm Drehmoment unterstützt. Die Systemleistung beträgt 381 PS und 550 Nm, im Sportmodus sogar 394 PS und 600 Nm. Bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine den Vortrieb besorgen. Der doppelte Antrieb setzt den 7er sehr flott in Bewegung, obwohl schon 2,1 Tonnen als Leergewicht

bremsen. BMW verspricht 5,2 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Endgeschwindigkeit von 250 km/h. Gemessene 2,8 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100 km/h sind ein ausgezeichneter Wert, so können beispielsweise Überholmanöver auf der Landstraße sehr zügig und sicher umgesetzt werden. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in 0,9 Sekunden. Der 745e kann mit seinem gut ansprechenden Motor und der bulligen Kraftentfaltung eine Menge Fahrspaß bieten.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Im Flaggschiff wieder auf einen Reihensechszylinder zu setzen, war eine gute Entscheidung. Denn ein solcher gehört schlicht zu den laufigsten Aggregaten unter den Hubkolbenmotoren. Dröhnen oder Brummen ist dem Verbrenner völlig fremd, der Benziner säuselt gefühlt weit entfernt vor sich hin. Die Leistungsentfaltung ist auffallend

gut, den kurzen Verzögerungsmoment beim Leistungsaufbaus des Turbo-Sechszylinder überbrückt der noch schneller ansprechende Elektromotor. Dann schiebt das Duo den schweren 7er gemeinsam vehement nach vorn. Dabei gibt der Antrieb seine Leistung sehr homogen ab.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik liefert ZF zu, im BMW ist sie optimal auf Motor und Fahrzeug abgestimmt. Die Geschmeidigkeit und bei Bedarf Schnelligkeit der Schaltvorgänge ist beeindruckend, allerdings arbeitet der Automat im Plugin-7er nicht ganz so geschmeidig und ruckfrei wie in den "klassischen" Antriebsvarianten. Die Wahl der Gänge erfolgt so treffsicher, dass ein Eingreifen über die Schaltpaddel am Lenkrad eigentlich nie nötig wäre - bei der Option Sportautomatik besteht diese Möglichkeit trotzdem. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach

und leicht verständlich vorwählen; der Hebel rastet dabei nicht ein, sondern setzt sich in seine Grundposition zurück. Das ist praktisch beim Abstellen des Motors, denn das Getriebe kann damit automatisch die Stufe P einlegen. Einer der acht Gänge passt immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert - ein Schaltgetriebe wird niemand mehr vermissen. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h lediglich mit rund 2.000 1/min. Die Autohold-Funktion ist Serie. Das Abstellen und Starten des Verbrenners geschieht ausgesprochen geschmeidig.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, selbst bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der BMW solide den eingeschlagenen Kurs. Auch ein Lenkimpuls bringt den großen 745e nicht aus der Ruhe. Die Aufbaubewegungen halten sich in Grenzen, wobei je nach Fahrmodus durchaus etwas Nachschwingen zugelassen wird, gerade in Comfort+. Die Traktion ist trotz des hohen Drehmoments dank Heckantrieb gut, die fein regelnde Traktionskontrolle hilft zusätzlich.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der 7er-BMW eine überzeugende Vorstellung ab. Er lässt sich präzise und mit hohem Tempo durch die Gassen dirigieren und verhält sich dabei jederzeit sicher und gut kontrollierbar - die Allradlenkung bringt zusätzliche Stabilität; der Grenzbereich kündigt sich mit Untersteuern an. Das ESP regelt sensibel und nur im nötigen Rahmen.

1,9 Lenkung

Neben der Standardlenkung ist die im Testwagen verbaute Integral-Aktivlenkung erhältlich. Bei dieser lenken auch die Hinterräder mit, maximal schlagen sie mit bis zu drei Grad ein. Bei niedrigen Geschwindigkeiten lenken sie entgegengesetzt zu den Vorderrädern ein, bei hohen in die gleiche Richtung. So erhöht sich die Wendigkeit im Stadtverkehr und bei höheren Geschwindigkeiten wirkt das System bei Lenkmanövern stabilitätsfördernd.

⊕ Die Allradlenkung bietet eine gute Handlichkeit und Agilität. Wende- sowie Einparkmanöver gehen leicht von der Hand - um von links nach rechts zu lenken sind nur 2,3 Lenkradumdrehungen nötig. Ebenfalls angenehm: Beim Abbiegen muss man dank des variablen Lenkeinschlags nicht umgreifen. Bei höheren Geschwindigkeiten hat man ein gutes Lenkgefühl und eine ordentliche Rückmeldung über den Straßenzustand. Nur die Nulllage könnte etwas präziser ausgeprägt sein. Der BMW lässt sich zwar zielgenau dirigieren, durch die variable Übersetzung der Vorderachslenkung und die mitlenkende Hinterachse geht feinfühligem Fahrern der unmittelbare Kontakt zur Straße aber etwas ab.

1,8 Bremse

⊕ Der 745e verfügt über eine hervorragende Bremsanlage, weder Leistung noch Gewicht bringen sie "ins Schwitzen". Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt die Limousine nur 33,3 m im Durchschnitt (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein wirklich guter Wert. Die Bremse ist dabei recht gut dosierbar und spricht einwandfrei an; auch den Übergang zwischen Rekuperation, also der Bremswirkung durch den Elektromotor, und der Radbremsen haben die BMW-Ingenieure sehr gut abgestimmt.

1,5 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im 7er steckt selbstverständlich praktisch alles, was BMW aktuell an Sicherheits- und Assistenzsystem bieten kann. Bis 80 km/h bremst er selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Etwas kurios und in dieser Preisklasse inakzeptabel: ein Limiter ist Serie, einen Tempomaten gibt es gar nicht; selbst im aktuellen 3er BMW ist letzterer Serie. Optional kann aber deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 210 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit, das dann für das ACC oder den Limiter übernommen werden

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

kann. Auch Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an. Nähert sich der Fahrer einem Stopp- oder Vorfahrtgewähren-Schild oder einer roten Ampel und zeigt keine Reaktion, wird er ebenfalls darauf hingewiesen. In Verbindung mit ACC bremst der Notbremsassistent sogar bis 250 km/h und versucht, Kollisionen zu vermeiden oder deren Schwere zu lindern.

Auch bei der Spurhaltung kann man sich unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren und je nach Ausstattung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann es entweder vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen oder sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur lenken. Die

dazu notwendigen Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Querender Verkehr wird ebenso vor dem Auto erkannt. Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der 7er optional beim Lenkmanöver. Opulent wirkt das aufpreispflichtige und vollfarbige Head-Up-Display, hier werden auf Wunsch u.a. detaillierte Navigationskarten angezeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der 7er verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv anzeigen kann.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtestergebnis nach Euro NCAP-Norm liegt nicht vor. Geschützt werden die Insassen bei einem Unfall durch Front- und Seitenairbags vorn, einen Knieairbag für den Fahrer sowie über die von vorn bis hinten reichenden Kopfairbags. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,95 m große Personen, hinten ist man bis zu einer Körpergröße von 1,85 m geschützt; der Abstand zum Dachhimmel ist aber so gering, dass auch größere Menschen kein Schleudertrauma fürchten müssen. Nach

einem Unfall bremst das Auto selbstständig schnellstmöglich zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Ab Werk erhöhen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, weitgehendes Schließen der Fenster) den Schutz der Insassen beim Aufprall.

2,2 Kindersicherheit

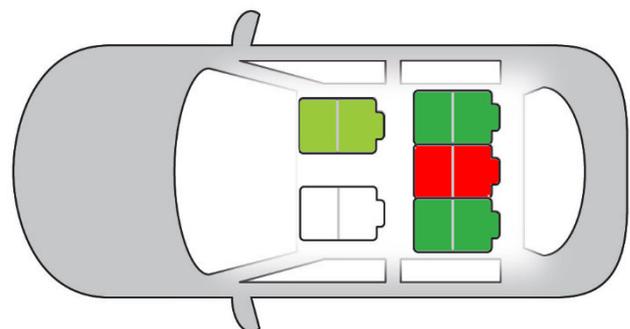
⊕ Ein Ergebnis aus dem ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm fehlt auch für die Kindersicherheit. Im Allgemeinen ist BMW aber auch in diesem Bereich insgesamt gut aufgestellt. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten sicher zu befestigen, auf der Rückbank links und rechts auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Für hohe Kindersitze hinderlich können die nicht abnehmbaren Kopfstützen sein - es empfiehlt sich vor dem Kauf zu prüfen, ob der gewünschte Sitz im Auto ausreichend Platz findet. Laut Anleitung sind alle Plätze mit Ausnahme des hinteren Mittelsitzes für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt. Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist laut Bedienungsanleitung nicht zur Kindersitzmontage freigegeben. Die Kindersicherungen

der hinteren Türen sind kinderleicht zu bedienen - so können sie ihren Zweck nicht sicher erfüllen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,0 Fußgängerschutz

⊕ Für den aktuellen 7er von BMW steht kein Crashtestergebnis nach Euro NCAP Norm für den Bereich Fußgängerschutz zur Verfügung. Positiv ist, dass eine aktive Motorhaube verbaut

wird, die sich bei einem Aufprall automatisch etwas anhebt und so den Abstand zu harten Motorteilen vergrößert. Der City-Notbremsassistenten mit Personenerkennung ist serien-

mäßig, er kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduzieren oder eine Kollision komplett vermeiden. Optional gibt es ein Nachtsichtsystem (Wärmebildkamera) - erkannte Personen

(und auch Tiere) werden damit auf dem Nachtsichtbild am Monitor extra markiert und zusätzlich mit einem Spotlicht über die Frontscheinwerfer angeleuchtet; mit einer Reichweite bis 300 m ist die Reichweite höher als mit Abblendlicht.

3,5 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO₂

⊖ Wie bei vielen Plugin-Hybriden ist es auch beim BMW 745e - unter Umweltsichtspunkten macht die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn. Wann immer möglich sollte die Batterie geladen werden, damit man möglichst viel elektrisch unterwegs sein kann. Von Nachteil ist, dass man immer zwei Antriebstechniken mitschleppt, was sich in 2,1 Tonnen Leergewicht niederschlägt - etwa 130 kg mehr als die ohnehin schon nicht leichte Dieselvariante im ADAC Autotest. Was der Diesel nicht bieten kann, ist die Möglichkeit, eine gewisse Strecke rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurückzulegen.

Startet man mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 44 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - BMW gibt als Reichweite maximal 58 km an, was bei sehr verhaltener Fahrweise und vor

allem innerorts geradeso möglich sein kann. Der reine Stromverbrauch liegt bei 28,8 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybriden in dieser Größe mittelprächtigt, für ein reines Elektroauto wäre das nicht mehr akzeptabel. Fährt man dann weiter im Hybrid-Modus, ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 8,6 l Super pro 100 km. Innerorts liegt der Benzin-Konsum bei 9,1 l/100 km, auf der Landstraße bei 7,6 l/100 km und auf der Autobahn bei hohen 9,8 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke, dann verbraucht der 745e auf 100 km 10,6 kWh Strom und 5,5 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 209 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 14 von maximal 60 möglichen Punkten.

2,4 Schadstoffe

⊕ Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung - um die Grenzwerte der Euro 6d-TEMP Abgasnorm einzuhalten, verbaut BMW einen Partikelfilter. Damit verbessert sich der Partikelaustritt erheblich und liegt nun in allen Betriebszuständen weit unter den Grenzwerten. Auch die Emissionen anderer Schadstoffe wie NO_x und CO liegen auf sehr niedrigem Niveau - durchaus eine erhebliche Herausforderung bei einem großen Verbrennungsmotor, der nur zeitweise läuft, und eine tolle technische Leistung der BMW-Ingenieure. Fährt der 745e im Hybrid-Modus, bekommt

er fast volle Punktzahl für sehr niedrige Schadstoffemissionen. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden und der Plugin-7er recht viel Strom verbraucht, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der BMW 745e mit den zwei Antriebsherzen nur 36 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 50 Zählern, die gerade so für drei von fünf Sterne im Ecotest genügen.

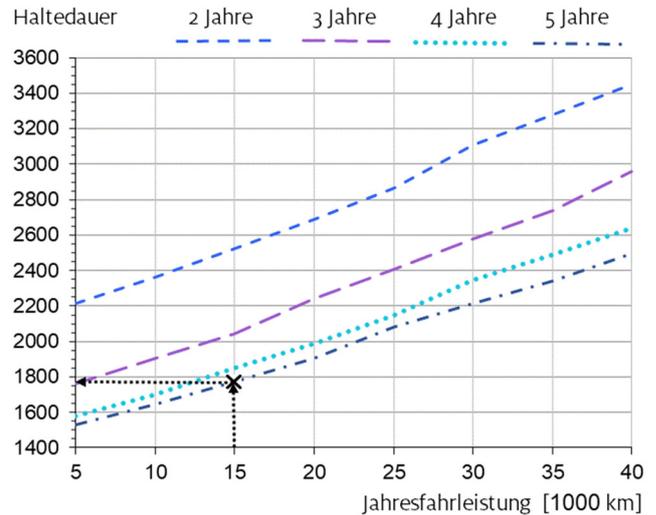
5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ BMW verlangt für den 745e mindestens 101.000 Euro - mit M-Sportpaket wie am Testwagen kostet der Plugin-Hybrid sogar fast 108.000 Euro. Die Ausstattung ist zwar schon recht umfangreich, ordert man aber weitere komfort- und sicherheitssteigernde Extras, kann man den Kaufpreis noch kräftig nach oben schrauben. Der Testwagen kostete erhebliche 131.190 Euro. Nach dem Erwerb geht es kostspielig weiter, denn der absolute Wertverlust ist enorm, liegt im Standard-Berechnungsbeispiel bei 1.280 Euro pro Monat, und die Versicherungsklassen kommen dem Halter teuer zu stehen (Haftpflicht 20, Teilkasko 30, Vollkasko 29). Nur die Kfz-Steuer fällt mit 60 Euro pro Jahr für einen 7er überschaubar aus. War beim Vorfacelift-Modell noch das Servicepaket BMW Service Inclusive im Fahrzeugpreis enthalten, so kostet dieses inzwischen leider Aufpreis - im Falle des BMW 7er für eine Laufleistung von 60.000 km bzw. einer Laufzeit von drei Jahren etwas über 1.000 Euro. In die Werkstatt muss der BMW entsprechend der fahrabhängigen 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.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1771 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	745e Steptronic	750i xDrive Steptronic	730d Steptronic	740d xDrive Steptronic	750d xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2998	8/4395	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	290 (394)	390 (530)	195 (265)	235 (320)	294 (400)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	600/n.b.	750/1800	620/2000	680/1750	760/2000
0-100 km/h [s]	5,2	4,0	6,1	5,4	4,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	2,0 SP	10,6 SP	6,2 D	6,8 D	7,1 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	48	217	138	148	152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/29/30	20/29/30	21/31/32	21/31/32	21/31/32
Steuer pro Jahr [Euro]	60	380	419	449	467
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1669	2041	1548	1712	1905
Preis [Euro]	101.000	117.200	88.400	99.700	116.600

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

6-Zyl.-Hybridmotor (PlugIn Otto/Elektro), Turbo, Euro 6d-TEMP, OPF	
Hubraum	2.998 ccm
Leistung	290 kW/394 PS
Maximales Drehmoment	600 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	2,2 l
CO ₂ -Ausstoß	51 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,41 m²/0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	RF 245/45 R19 Y/RF 275/40 R19 Y
Länge/Breite/Höhe	5.120/1.902/1.467 mm
Leergewicht/Zuladung	2.070/585 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/100 kg
Tankinhalt	46 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Dingolfing

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.050 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,3 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 102Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero 01
Wendekreis links/rechts	11,9/12,0 m
EcoTest-Verbrauch	5,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,1/7,6/9,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	128 g/km (WTW* 209 g/km)
Reichweite	575 km
Innengeräusch 130 km/h	62,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.175 mm
Leergewicht/Zuladung	2.100/555 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	360/360/360 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	140 Euro	Werkstattkosten	178 Euro
Fixkosten	173 Euro	Wertverlust	1280 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1771 Euro		
Steuer pro Jahr	60 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/29/30		
Basispreis 745e M Sportpaket Steptronic	107.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.07.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	131.190 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.009 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/3.600 Euro° (Paket)
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/1.950 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/550 Euro°
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/200 Euro°/Serie/420 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/450 Euro
Lenkradheizung	270 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.300 Euro
Metalllackierung	ab 1.150 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.490 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

5,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	1,0
Verarbeitung	1,2	Fahrleistungen	0,9
Alltagstauglichkeit	3,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,2
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	1,8
Kofferraum-Volumen	3,5	Fahrstabilität	1,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	1,9
Kofferraum-Variabilität	4,6	Bremse	1,8
Innenraum	1,8	Sicherheit	1,5
Bedienung	1,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Multimedia/Konnektivität	0,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	2,4	Fußgängerschutz	2,0
Innenraum-Variabilität	2,7	Umwelt/EcoTest	3,5
Komfort	1,3	Verbrauch/CO2	4,6
Federung	1,3	Schadstoffe	2,4
Sitze	1,4		
Innengeräusch	1,2		
Klimatisierung	1,1		

Stand: November 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer