



BMW X7 xDrive40d M Sportpaket Steptronic Sport

Fünftüriges SUV der Oberklasse (250 kW / 340 PS)

Jahrelang war der X5 die SUV-Speerspitze der Münchner. Groß und bullig wirkt der X5 aber eher auf europäischen Straßen - in Nordamerika wirkt der X5 neben den Fullsize-SUVs wie Escalade, Tahoe, Suburban und Yukon eher schwächlich. Deshalb hat BMW nachgelegt und den X7 auf den Markt gebracht. Er ist nicht breiter als der X5, aber länger und höher. Zudem sorgen die zu riesigen Schlünden mutierten BMW-Nieren für optische Präsenz. Den durch die große Karosserie geschaffenen Raum hat BMW gut genutzt, der X7 ist ein echter Siebensitzer mit viel Platz für alle Insassen. Möchte man diesen eher für Gepäck nutzen, klappen die Sitze auf Knopfdruck um. Alternativ kann man auch richtig viel Ladegut per Anhängerkupplung bewegen, denn mit 3,5 t erlaubter Zuglast schreckt der Allradler auch nicht vor ausgewachsenen Holsteinern im Pferdeanhänger zurück.

Währenddessen genießt man im Zugfahrzeug höchsten Komfort, denn die serienmäßige Luftfederung mit Adaptivdämpfung, die ausgezeichneten Sitze und die Vierzonen-Klimaanlage kümmern sich geflissentlich um das Wohl der Reisenden. Auch das dreiteilige Panoramadach ist serienmäßig, genauso wie die wichtigsten Assistenzsysteme und ausgezeichnete, adaptive LED-Scheinwerfer.

Motor und Getriebe des X7 xDrive 40d sind über alle Zweifel erhaben. Laufruhe, Kraft, und ein angesichts des riesigen und schweren Autos angemessener Verbrauch von 8,1 l/100 km im ADAC Ecotest: Hier gibt es nichts zu kritteln.

Preislich liegt man um die 100.000 Euro, zudem ist der Unterhalt kein Pappenstiel. Den X7 muss man sich also leisten können. Vergleicht man ihn allerdings mit der Konkurrenz, relativieren sich die Kosten. Hier ist der BMW ein eher "günstiges" Angebot. Auch im Vergleich mit dem ein oder anderen sehr populären Bus zeigt sich: Der X7 ist preislich nicht weit entfernt und bietet bei ähnlichem Angebot an Platz und Sitzen ungleich mehr Komfort, Fahrleistung und Nutzlast. **Konkurrenten:** u.a.: Mercedes-Benz GLS, Land Rover Range Rover.

⊕ standesgemäße Verarbeitungsqualität und Materialauswahl, kräftiger und kultivierter Dieselmotor, serienmäßig sieben Sitze, hoher Fahrkomfort

⊖ hoher Preis, teurer Unterhalt, große und unübersichtliche Karosserie

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 5,5

Zielgruppencheck

Familie 1,8

Stadtverkehr 4,9

60+ Senioren 2,9

Langstrecke 1,8

Transport 1,3

Fahrspaß 1,8

Preis/Leistung 3,8

Ecotest ★★☆☆☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,3 Verarbeitung

⊕ Ein X7 darf sich nichts vorwerfen lassen. Nicht zuletzt wegen des sehr hohen Preises erwartet man eben höchste Verarbeitungsgüte. Und was soll man sagen: Die Karosserie ist wirklich bis ins Detail sorgfältig verarbeitet. Im Innenraum erstatet man lederne Oberflächen, angenehm weiche Kunststoffen, hochflorigen Teppich und wertiges Metall. Beispiel gefällig? Gerne: Sogar die Armlehnen der aufklappbaren dritten

Sitzbank sind rund um den integrierten Becherhalter mit Leder samt akkurater Ziernaht bestückt und in der Zierleiste darüber ist ein Leuchtband der Ambiente-Beleuchtung.

Selbstverständlich kann man unter vielen Materialien, Dekors und Farben wählen und sich das 5,15 m lange Schiff so einrichten, wie es beliebt.

2,6 Alltagstauglichkeit

⊕ Der 80 l fassende Tank ermöglicht auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 8,1l Diesel auf 100 km eine Reichweite von 985 km. Die zulässige gesamte Zuladung des Testwagens beläuft sich auf satte 807 kg, 100 kg davon dürfen auf das Dach. Der 22 l große AdBlue-Tank kann einfach über eine Einfüllöffnung neben dem Dieselstutzen befüllt werden. Die große Stärke des serienmäßig siebensitzigen X7 sind seine Zugwagen-Eigenschaften. So darf die Stützlast üppige 140 kg betragen, und ein Anhänger mit eigener Bremse kann sogar 3,5 t wiegen. Ungebremste dürfen aber wie üblich nicht mehr als 750 kg auf die Waage bringen.

Reifen mit Notlaufeigenschaften sind serienmäßig, gegen Aufpreis bekommt man ein Reifenpannenset. Dieses hilft aber nur bei kleineren Reifenbeschädigungen, die serienmäßigen Runflat-Reifen bieten insgesamt einen besseren Pannenschutz.

⊖ In der Stadt oder in engen Parkhäusern erweist sich der 5,15 m lange und inklusive Außenspiegel 2,23 m breite BMW als sehr unhandlich. Der Testwagen ohne Allradlenkung hat einen Wendekreis von stattlichen 13,4 m.

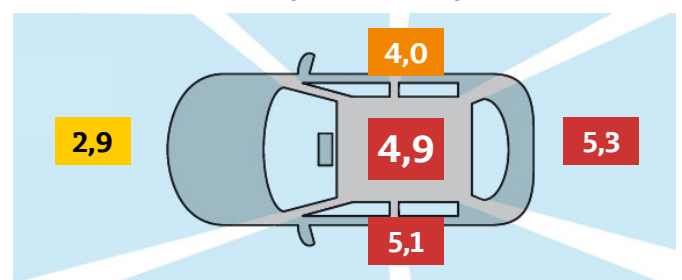
2,8 Licht und Sicht

⊕ BMW stattet den X7 serienmäßig mit dem Parking Assist aus, der das Ein- und Ausparken erleichtert. Dazu zählen Parksensoren vorn und hinten, Rückfahrkamera sowie ein Parkassistent (für Längs- und Querparklücken). Zudem verfügen die Abstandswarner über eine Notbremsfunktion, die beim Rückwärtseinparken bis fünf km/h Kollisionen mit einem Hindernis verhindern kann. Eine weitere Funktion bietet der Rückfahrassistent, der die letzten 50 m in Vorwärtsfahrt abspeichert und auf Knopfdruck zurückfährt. All diese Assistenten sind hilfreich, denn die Enden des riesigen

Autos kann man bestenfalls erahnen. Gegen Aufpreis ist auch ein 360-Grad-Kamerasystem erhältlich, das mit einer sehr

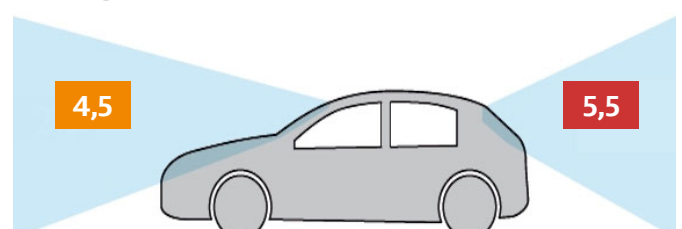
Rundumsicht

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.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

guten Darstellung punktet und die Bilder sogar an das eigene Smartphone schicken kann.

Bereits ab Werk ist der Münchner mit adaptiven LED-Scheinwerfern mit möglichst blendfreiem Fernlicht-assistenten, Kurven- und Abbiegelicht sowie variabler Lichtverteilung ausgestattet. Das gegen Aufpreis erhältliche Laserlicht soll die Lichtstärke und damit Reichweite weiter erhöhen. Schon die serienmäßigen Scheinwerfer sind aber so gut, dass sich wirklich die Frage stellt, ob das Laserlicht den Aufpreis von 1.800 Euro wirklich wert ist. Wir meinen, dass

2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt durch die großen Türen und die erhöhte Sitzposition recht bequem. Über allen Türen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Bei ganz nach unten gestelltem Sitz beträgt die Sitzhöhe über der Fahrbahn 67 cm. Allerdings ist der Schweller breit und hoch, sodass man sich, speziell beim Aussteigen, die Hosenbeine leicht dreckig macht.

Der schlüssellose Komfortzugang samt dem BMW Display Key mit Touchscreen ist Serie. Neben dem Fahrzeugschlüssel lässt sich der X7 auch mit einem digitalen Schlüssel ent- und verriegeln sowie starten. Dies kann entweder ein kompatibles Smartphone oder eine Karte im Scheckkartenformat sein.

⊖ Der Displayschlüssel bietet zwar viele Funktionen, ist aber groß und sperrig. Der serienmäßige Komfortzugang besitzt immer noch einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Wird der Fahrzeugschlüssel mehr als zwei Minuten nicht bewegt, schaltet die Funkübertragung ab – das kann aber nur ein Kompromiss sein, besser wäre die Lösung

1,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Der X7 bietet einen großen Kofferraum, wie man es von außen betrachtet auch erwartet. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 545 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 970 l oder alternativ 19 handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 895 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.800 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Sind die Sitze der dritten Reihe aufgestellt, bleiben noch 155 Liter Volumen. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 80 l Stauraum, der sich für kleinere Utensilien gut eignet.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe des BMW X7 ist zweigeteilt. Einen signifikanten praktischen Vorteil gegenüber einer einteiligen Heckklappe bietet diese Konstruktion jedoch nicht. Im Gegenteil: Klappt man beide Teile auf, muss man das Gepäck weit

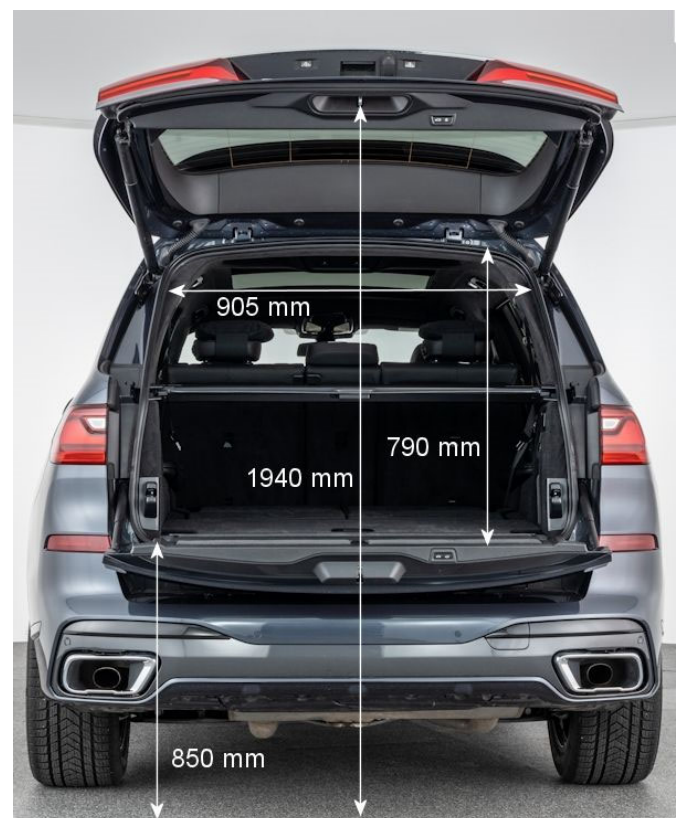
man das Geld lieber in andere Sonderausstattungen stecken sollte. Wie immer gilt aber auch im Falle der Scheinwerfer: Eine Probefahrt empfiehlt sich.

⊖ Bei der Rundumsichtmessung schneidet das große SUV nicht gut ab. Speziell die Sicht nach schräg hinten fällt aufgrund der breiten hinteren Dachsäulen schlecht aus. Die Scheinwerfer sind selbst in der Ausführung mit Laserlicht nicht mit einer Reinigungsanlage ausgestattet – nicht einmal gegen Aufpreis kann man eine solche Anlage bestellen.

über eine Kontrolle der Entfernung des Fahrzeugschlüssels vom Auto. Weitere Informationen unter [adac.de/keyless](https://www.adac.de/keyless).



Enorme 545 l Gepäck fasst der Kofferraum des X7.



Allerdings liegt die Ladekante mit 85 cm sehr hoch und macht das Be- und Entladen zu einer mühsamen Angelegenheit.

schieben bis zum Kofferraum. Nutzt man nur den oberen Teil, muss man seinen Einkauf sehr hoch heben, um ihn einzuladen.

Sind beide Teile geöffnet, wartet der X7 mit einer großen Kofferraumöffnung auf. Selbst über 1,90 m hohe Personen können darunter stehen, ohne sich den Kopf zu stoßen. Zudem lässt sich die Öffnungshöhe auf einen niedrigeren Wert einstellen. Der Laderaum ist mit vier Lampen perfekt ausgeleuchtet: eine

links, eine rechts und zwei in der Heckklappe.

⊖ Ist der untere Teil der Heckklappe aufgeklappt, ist die Ladekante trotzdem noch 85 cm hoch. Dann ist zwar die Ladefläche eben, Gegenstände im Bereich der Rücksitzlehnen lassen sich allerdings kaum noch erreichen. Die Luftfederung ist Serie, damit kann per Knopfdruck das Heck um insgesamt 8 cm abgesenkt oder angehoben werden.

1,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die serienmäßigen fünf Sitze in den Reihen zwei und drei lassen sich per Knopfdruck elektrisch umklappen - entweder alle gemeinsam oder auch jeder Sitz einzeln. So ist die Variabilität riesig und die Handhabung denkbar einfach. Im

Kofferraum gibt es Taschenhaken, außerdem ein Spannetz und die Ablage unter dem Kofferraumboden, so bekommt man Kleinkram gut unter.

1,5 INNENRAUM

1,6 Bedienung

⊕ Im 8X7 kommt derzeit die Generation 8.0 des BMW Operating Systems zum Einsatz, der Name iDrive 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 10,25-Zoll-Touchscreen, die Lenkradtasten 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. Der digitale Begleiter lernt mittels Remote Software Upgrade permanent hinzu. Zudem verfügt das SUV serienmäßig über eine Gestensteuerung, mit der sich einige wenige Funktionen (u. a. Lautstärkeregelung, Annehmen und Ablehnen eines Telefonanrufs) steuern lassen. Schließlich erkennt das BMW Operating System Zahlen und Ziffern, die man mit dem Finger auf der berührungsempfindlichen Fläche des iDrive-Controllers zeichnet.

Das BMW-Bediensystem zählt nach wie vor zu den besten auf dem Markt, auch wenn der immer größere Funktionsumfang den Gewöhnungsaufwand und die Handhabung erschwert. Es dauert mitunter, ehe man manche Einstellung in den Tiefen der Untermenüs findet. Positiv hervorzuheben sind nach wie vor die praktischen, frei belegbaren Kurzwahltasten, die um den Dreh-Drück-Steller angeordneten Schnellwahltasten sowie die Tatsache, dass mit dem Bordcomputer im Kombiinstrument lediglich Informationen abgerufen, aber keine Einstellungen vorgenommen werden können. Tachometer und Drehzahlmesser sind im 12,3 Zoll großen Kombiinstrument lediglich Informationen abgerufen, aber keine Einstellungen vorgenommen werden können. Tachometer und Drehzahlmesser sind im 12,3 Zoll großen Kombiinstrument ganz außen platziert und nehmen im

Gegensatz zu den früheren Generationen nicht mehr die zentrale Position ein. Das Tachoband ist ohnehin nur schlecht abzulesen, immerhin gibt es direkt daneben eine numerische Geschwindigkeitsanzeige. Im Gegensatz zu den meisten Kombiinstrumenten der Konkurrenz lässt sich das BMW-Pendant nur in geringem Umfang konfigurieren und den Wünschen des Fahrers anpassen.

Die Klimabedieneinheit befindet sich angenehm weit oben. Weniger gefallen kann allerdings, dass die Temperatur nicht über Drehregler, sondern über Kippschalter eingestellt wird. Umständlich: Es gibt keine Taste mehr, um die zwei Zonen zu synchronisieren. Auch um die Temperatur der aus den mittleren Düsen austretenden Luft anzupassen, gibt es keinen separaten Drehregler mehr – in beiden Fällen muss man das Klimamenü aufrufen.



Der BMW verwöhnt im Innenraum mit höchster Material- und Verarbeitungsqualität. Die Bedienung ist trotz des großen Umfangs weitgehend funktionell und aufgrund der sehr guten Sprachsteuerung schnell beherrschbar.

0,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der X7 hat eine äußerst umfangreiche Konnektivitäts- und Multimediaausstattung serienmäßig. Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem Professional mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln buchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken. Die Remote und ConnectedDrive Services sind die ersten beiden Jahre inklusive. Danach entstehen nicht unerhebliche Kosten. Apple Carplay zur Integration von iPhones und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Die induktive Lademöglichkeit fürs Smartphone ist ebenfalls serienmäßig. Mit der Funktion BMW Apps kann man viele kompatible Apps des

via Bluetooth verbundenen Smartphones per iDrive steuern. Dies stellt eine mögliche Alternative zu Apple CarPlay und Android Auto dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann.

Neben den Serienlautsprechern gibt es das HiFi-Lautsprechersystem mit 205 Watt und zehn Lautsprechern; wer einen noch besseren Sound möchte, sollte zum optionalen Harman Kardon Surround Sound System (mit 16 Lautsprechern und 464 W Verstärkerleistung) greifen. Wem das immer noch nicht reicht: Für über 5.000 Euro baut BMW die Bowers & Wilkins Anlage mit 20 Lautsprechern und 1.500 Watt ein.

Beim aufpreispflichtigen Fond-Entertainment-System ist ein BlueRay- und DVD-Laufwerk dabei, gegen Aufpreis gibt es auch eine TV-Funktion.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt sehr großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis knapp zwei Meter große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für deutlich größere Insassen ausreichen. Die Innenbreite ist ebenso angenehm wie das Raumgefühl. Es wird

zwar durch die recht wuchtig geratene Mittelkonsole und den dunklen Dachhimmel des Testwagens (Serienausstattung, heller Himmel optional) etwas geschmälert, gewinnt aber durch das dreiteilige, serienmäßige Panorama-Schiebedach und die vergleichsweise großen Fensterflächen jedoch wieder.

1,5 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe geht es nicht weniger fürstlich zu, die Platzverhältnisse sind üppig. Bis zwei Meter große Personen finden ausreichend Bewegungsfreiheit vor, selbst wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Das gute Raumgefühl wird allenfalls durch den wuchtigen Mitteltunnel und den Umstand, dass sich der Kopf direkt neben der C-Säule befindet, etwas beeinträchtigt. Und selbst in der dritten Sitzreihe reicht der Platz für 1,85 m großer Personen gut aus, wenn hier auch das Raumgefühl durch die dicken Dachsäulen etwas heimeliger ist. Das dreiteilige Panoramadach aber hilft auch in der letzten Sitzreihe, genügend Licht in den Innenraum zu lassen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m bequem Platz.

1,9 Innenraum-Variabilität

⊕ Die zweite Sitzreihe lässt sich elektrisch einstellen - ein seltenes Komfortmerkmal. Die Sitzlehne kann in der Neigung verändert und auch der ganze Sitz nach vorn und hinten verfahren werden. Gegen Aufpreis "bekommt" man einen Sitz weniger und hat dann nur noch zwei Sitzgelegenheiten in der zweiten Reihe - diese dann aber mit noch mehr Einstellmöglichkeiten und eigenen Armauflagen.

Das kompakte Handschuhfach ist beleuchtet, verschließbar

und mit Filz ausgekleidet, allerdings nicht klimatisierbar. Ablagen für Becher, Flaschen und mehr gibt es in allen Reihen - eine ganze Armada an cleveren Verstaumöglichkeiten wie in manchem Familienvan findet man im Luxus-SUV aber nicht. Allerdings durchaus besondere Annehmlichkeiten: Gegen Aufpreis können die vorderen Becherhalter das Getränk auf Knopfdruck entweder kühl- oder warmhalten.

1,6 KOMFORT

1,4 Federung

⊕ Der X7 kommt serienmäßig mit Luftfahrwerk - damit kann nicht nur die Bodenfreiheit variiert werden. Durch die adaptiven Dämpfer kann auch die Dämpfung an die Bedürfnisse oder die Straßenzustände angepasst werden. Im standardmäßigen Comfort-Modus federt das SUV trotz üppiger Bereifung mit 21 Zoll sehr komfortabel, dabei bleiben die Aufbaubewegungen dennoch moderat. Im Stadtverkehr sind grobe Verwerfungen wie versenkte Kanaldeckel oder

Asphaltflicken für die Insassen zwar spürbar, aber nicht unangenehm. Kopfsteinpflaster wird gut gedämpft und ist akustisch nicht aufdringlich. Auch bei Überlandgeschwindigkeiten spricht das Fahrwerk bei feinen wie größeren Anregungen sensibel an und bietet somit stets einen standesgemäßen Federungskomfort. Auf der Autobahn werden Unebenheiten wie Bodenwellen und Querfugen einwandfrei gefiltert, der Langstreckenkomfort ist vorbildlich.

1,9 Sitze

⊕ Serienmäßig ist der X7 mit Sportsitzen wie im Testwagen ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es die hervorragenden Komfortsitze, die noch mehr Einstellmöglichkeiten und einen sehr ausgewogenen Komfort auf langen Strecken bieten. Aber schon mit den Seriensitzen ist man gut unterwegs. Die Sitze sind beledert und elektrisch einstellbar, auf der Fahrer- und Beifahrerseite kann man die Einstellungen in zwei Speicherplätzen hinterlegen. Die vierfach einstellbaren Lordosenstützen kosten Aufpreis - völlig unverständlich in dieser Preisregion. Die Sportsitze bieten eine verlängerbare Sitzfläche, eine Sitzneigungseinstellung und elektrisch verstellbare Seitenwangen. Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt – lediglich im Schulterbereich könnte die Unterstützung etwas ausgeprägter sein. Dafür sind die Kopfstützen in Höhe und

Längsrichtung einstellbar. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und gut konturiert. Man findet als Fahrer leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMWs ein Manko. Interessanterweise kann man in der zweiten Sitzreihe die Gurthöhe durchaus verändern. Die bequem gepolsterte Mittelarmlehne vorn lässt sich leider nicht in der Höhe verstellen, ist aber immerhin sehr lang und bietet so doch wohl fast allen Staturen eine passende Armablage.

Hinten geht es nicht so variabel und anpassungsfähig wie vorn zu. Die äußeren Sitze sind recht bequem, weil ausreichend konturiert sowie vernünftig gepolstert. Der hintere Mittelsitz ist unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken. Die Sitze der dritten Bank sind überraschend bequem, hier reist es sich so kommod wie oftmals in der zweiten Sitzreihe.

1,8 Innengeräusch

⊕ Im X7 geht es auch bei höheren Geschwindigkeiten noch ruhig zu. Meistens sind die Abrollgeräusche der großen Räder am ehesten zu hören. Der Diesel mit sechs Zylindern und üppiger Dämmung ist nur leise im Hintergrund grummelnd zu hören. Lediglich beim kräftigen Beschleunigen macht er etwas

auf sich aufmerksam, verliert aber nie die Contenance. Die Messwerte bestätigen diesen Eindruck: Bei konstanten 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum lediglich 64,5 dB(A).

1,2 Klimatisierung

⊕ Bereits ab Werk stattet BMW den X7 mit einer Vierzonen-Klimaautomatik aus, die vorderen beiden Sitze und die äußeren Fondpassagiere können also Temperatur, Luftverteilung und Intensität getrennt regeln. Ein Beschlag- und Luftgütesensor gehört ebenso zum Serienumfang wie Luftausströmer für die Fondgäste in der Mitte und an den Seiten. Gegen Aufpreis gibt es eine Fünfzonen-Regelung, dann hat sogar die dritte Sitzreihe ihre eigene Klimazone. An kalten Tagen sorgen die beheizbaren Vordersitze für

Behaglichkeit, gegen Aufpreis gibt es überdies beheizbare Sitze außen in der zweiten und in der dritten Reihe, Lenkradheizung sowie beheizbare Armauflagen vorn. An heißen Sommertagen sorgt die optionale Sitzlüftung dafür, dass man auf den vorderen Ledersitzen nicht ins Schwitzen gerät. Stärker getönte Scheiben ab der B-Säule und Sonnenrollos schützen gegen Aufpreis vor zu starker Sonneneinstrahlung. In der Optionsliste findet sich auch noch eine Standheizung.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Drei Liter Hubraum, sechs Zylinder, zwei Turbolader, Diesel mit Elektro-Unterstützung – dass bei diesen Rahmenbedingungen genügend Drehmoment und Leistung vorhanden ist, lässt sich schon erahnen. Mit sehr strammen 700 Nm und 340 PS hat der Selbstzünder dann auch tatsächlich wenig Mühe, das 2,5 t schwere SUV zu beschleunigen. Die Fahrleistungsmessungen im ADAC Autotest bestätigen die

Kraft des Verbrenners mit Mild-Hybrid-System. Der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist in 3,8 s erledigt, von 80 auf 120 km/h geht es in 4,6 s. Auch beim Anfahrverhalten – gemessen von 15 bis 30 km/h – schneidet der X7 mit unter einer Sekunde sehr gut ab.

BMW gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 6,1 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 245 km/h.

1,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ein Reihensechszylinder ist konzeptbedingt eines der laufruhigsten Aggregate. Selbst als Diesel mit seinem hohen Arbeitsdruck stören Motorvibrationen nie. Dröhnen oder Brummen ist dem Motor weitestgehend fremd, der Selbstzünder grummelt gefühlt weit entfernt vor sich hin. Die Leistungsentfaltung ist auch dank der Stufenaufladung sehr

harmonisch, der Motor hat immer Kraft. Nur bei Vollgas aus sehr niedrigen Drehzahlen braucht das ansonsten spontan ansprechende Aggregat eine Gedenksekunde – hier spielt aber auch die Automatik eine Rolle, die zunächst den richtigen Gang einlegen muss.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Dass die von ZF zugelieferte Achtgang-Automatik in den BMW-Modellen der letzten Jahre den Stand der Technik definiert, ist keine Neuigkeit. Auch im SUV-Flaggschiff gefallen die schnellen und kaum merklichen Gangwechsel, außerdem passt der gewählte Gang fast immer zur Fahrsituation. Feinjustieren lässt sich die Getriebesteuerung per Fahrerlebnisschalter, denn im EcoPro-Modus vertraut der BMW noch mehr auf die enorme Durchzugskraft des Diesels, schaltet früher hoch und hält auch beim Beschleunigen länger den eingelegten Gang. Zusätzlich gibt es eine Segelfunktion – geht der Fahrer vom Gas, wird nach Möglichkeit der Motor vom Antriebsstrang abgekoppelt und der BMW segelt ohne

Schleppmomentverluste dahin. Oft wird dabei der Motor komplett ausgeschaltet. Darüber hinaus werden zur Steuerung des Getriebes auch Navigationsdaten genutzt, um beispielsweise wiederum das Schleppmoment zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit vor Kreuzungen zu nutzen oder aufgrund der Streckenführung unnötige Schaltvorgänge zu vermeiden. Möchte man dennoch lieber selbst die Gänge wählen, kann man dies über die manuelle Gasse des Wählhebels oder per Schaltwippen am Lenkrad erledigen.

Dank der langen Getriebeübersetzung dreht der Motor im größten Gang bei Tempo 130 lediglich mit 1.800 1/min.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der X7 fährt gelassen über gute wie schlechte Straßen, zeigt dabei merkliche, aber problemlose Aufbaubewegungen auf unebenen Strecken. Die optionalen aktiven Stabilisatoren unterdrücken dies auf Wunsch. Kurven nimmt er tendenziell untersteuernd und bleibt dabei gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist trotz der enormen Bereifung in Ordnung, Spurrinnen beeinflussen den BMW nur mäßig. Bei sportlicher Gangart nehmen die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken etwas zu, sind aber weder auffällig noch wirklich störend. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen hat man trotz der hohen Leistung nicht, denn der souveräne

Allradantrieb ist Serie.

Beim ADAC Ausweichtest verhält sich der X7 erstaunlich souverän. Er zeigt gute Reaktionen auf Lenkbefehle, bleibt stets beherrschbar. Die optionale Allradlenkung ist dabei hilfreich, das große SUV fährt gut lenkbar und insgesamt sicher. Sofern man bei einem solchen "Brocken" von Dynamik sprechen kann, legt er doch eine gewisse Portion davon an den Tag. Bei moderaten Lenkwinkeln umkurvt der X7 problemlos die Pylonen. Klar fehlt ihm die Präzision einer Limousine, dennoch kann man ihn recht genau auf Kurs halten. Die gute Abstimmung des ESP ist dabei hilfreich.

2,1 Lenkung

⊕ Der X7 hat gerade um die Mitte keine allzu direkt ausgelegte Lenkung, was zum komfortablen Dickschiff aber absolut passt. Das Lenkmoment ist bei Kurvenfahrt passend und lässt sich über die auswählbaren Fahrmodi noch etwas nachstraffen. Die Zielgenauigkeit ist gut, hier fährt der X7 präziser als so manch kleineres SUV - freilich ohne, dass der BMW zur Limousine oder gar zum Sportwagen mutiert. Gegen Aufpreis gibt es noch die Integral-Aktivlenkung, bei der dann auch die Hinterräder mitlenken.

2,0 Bremse

⊕ Das Bremsgefühl ist einwandfrei. Muss der X7 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich nur 33,9 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein wirklich gutes Ergebnis für ein so großes und 2,5 t schweres Auto. Die Bremsleistung lässt auch bei höherer Beanspruchung nicht nach.
























1,2 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent bremst von 5 bis 250 km/h selbständig, wenn er eine drohende Kollision mit einem Fahrzeug erkennt und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch Passanten werden von dem System erkannt, bis zu einer Geschwindigkeit von 65 km/h leitet der BMW bei einer drohenden Kollision autonom eine Vollbremsung ein. Tempomat und Limiter – beide mit Übernahme der Geschwindigkeitsbegrenzung – sind ebenso stets an Bord wie ein Spurhalteassistent. Der serienmäßige Driving Assistant umfasst darüber hinaus einen Totwinkel-Assistenten samt Querverkehrswarnung beim Rückwärtsfahren sowie den Heckkollisionswarner. Ein farbiges Head-up-Display, das auch Kartenausschnitte anzeigen kann, ist auch serienmäßig im X7.

Noch umfangreicher ist das aufpreispflichtige Paket Driving Assistant Professional. Es umfasst zusätzlich den Abstandsregeltempomaten inkl. der automatischen und je nach Einstellung voraussehenden Übernahme der Geschwindigkeitsbegrenzung, Lenk- und Spurführungsassistent, Spurwechselassistent, Notfallassistent, Querverkehrswarnung vorn, Ausweich- und Kreuzungsassistent. Zudem warnt das System bei Verkehrsschildern (z. B. Stopp- und Einfahrverbots-schilder).

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt)

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt nicht vor. Deshalb wurde hier zur Bewertung der Crashtest des BMW X5 herangezogen. Der X7 hat Kopf- und Seitenairbags vorn, zudem noch Frontairbags und auf dem Fahrerplatz einen Knieairbag. Hinten gibt es Kopfairbags.

⊕ Die Kopfstützen vorn schützen bis zu zwei Meter große Personen. Hinten sind die Kopfstützen für 1,80 m große Menschen ausreichend - die mittlere Fondkopfstütze lässt sich nicht ganz so weit herausziehen.

Crashvorbereitende Maßnahmen wie das Schließen der Fenster oder das Straffen der Gurte ergreift der BMW bei

potenziellen Kollisionen im Front- und Heckbereich. Von hinten gefährlich schnell herannahende Fahrzeuge werden von BMW per Warnblinkanlage gewarnt. Nach einem Unfall brems das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf (eCall) ab, außerdem wird, wenn möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt.

Ein Gepäckraumtrennetz ist zumindest gegen einen schmalen Aufpreis erhältlich und kann hinter der ersten oder zweiten Sitzreihe angebracht werden. Zurrösen sind im Kofferraum vorhanden und gut nutzbar..

1,9 Kindersicherheit

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt nicht vor. Deshalb wurde hier zur Bewertung der Crashtest des BMW X5 herangezogen.

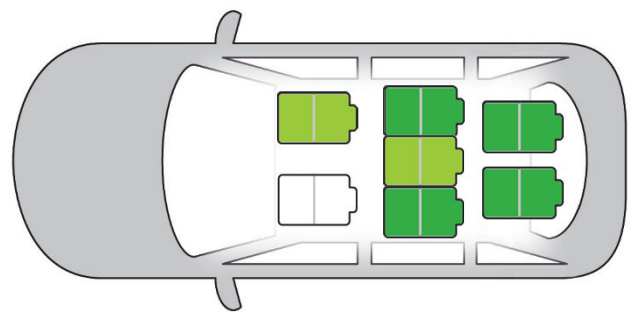
⊕ Fünf Kindersitze lassen sich problemlos gleichzeitig im X7 montieren, dann sind noch der Fahrerplatz und der Mittelsitz in der zweiten Reihe frei. Drei Sitze in der zweiten Reihe gehen kaum rein, hier muss man verschiedene Sitze ausprobieren - man sollte aber gewisse Tetris-Fähigkeiten mitbringen. Per Gurt kann man Kindersitze überall gut befestigen, allenfalls der Mittelsitz in der zweiten Reihe sorgt durch seine Kontur und die Lage der Gurtanlenkpunkte dafür, dass der Sitz etwas schief stehen kann. Isofix steht an den äußeren Fondsitzen und in der dritten Reihe zur Verfügung. Hohe Kindersitze können mit den nicht demontierbaren Kopfstützen kollidieren, hier empfiehlt sich wie immer eine Probemontage vor dem Kauf. Dank üppiger Beinfreiheit haben selbst Kindersitze mit platzinnehmender Basis genug Platz, ohne die Bewegungsfreiheit auf den Vordersitzen nennenswert einzuschränken. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren.

⊖ Die Schließkraft am linken Fondfenster sowie an der Heckklappe des Testwagens ist zu hoch, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr. Bei anderen BMW-Modellen war das bisher nicht aufgetreten.

Der Fondmittelsitz ist laut Hersteller für die Montage eines Kindersitzes nicht geeignet.

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)

2,2 Fußgängerschutz

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt nicht vor. Deshalb wurde hier zur Bewertung der Crashtest des BMW X5 herangezogen.

⊕ Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig, optional gibt es eine wärmebildbasierte Nachtsichtfunktion, die Menschen und Tiere auch in schlechten Lichtverhältnissen

und bei Nacht erkennt. Das System konditioniert die Bremsen vor und warnt den Fahrer, auch wenn er sich das Wärmebild gerade nicht im Kombiinstrument anzeigen lässt. Zusätzlich werden die erkannten und durch das Auto gefährdeten Objekte gezielt von den Scheinwerfern angeleuchtet.

3,4 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC Ecotest erreicht der X7 xdrive 40d mit einer CO₂-Bilanz von 252 g/km keinen einzigen von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 8,1 l Diesel auf 100 km – absolut gesehen ein recht hoher Wert. Bezieht man Gewicht und mögliche Fahrdynamik mit ein, fällt das Urteil milder aus. Der Verbrauch im Einzelnen: 8,0 l innerorts, 7,1 l außerorts und 9,9 l/100 km auf der Autobahn.

1,2 Schadstoffe

⊕ Der 3,0-l-Turbodiesel beweist mit seinem modernen Abgasreinigungssystem samt Diesel-Oxidationskatalysator, SCR-Beschichtung am Dieselpartikelfilter sowie einer zweiten Dosiereinheit am SCR-System, dass auch ein sehr leistungsstarker Diesel in einem schweren SUV die Emissionen im Rahmen halten kann. In allen Fahrzyklen ist er sehr sauber, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil reißt der BMW die strengen Grenzwerte des ADAC Ecotest nur knapp. Damit erreicht der X7 40d sehr

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	7,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	9,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	8,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

gute 48 von 50 Punkten Punkte im Schadstoffkapitel des ADAC Ecotest – da aber aus dem Verbrauchskapitel keine mehr hinzukommen, bleibt es bei diesen 48 Punkten und damit zwei von fünf Sternen.

5,5 AUTOKOSTEN

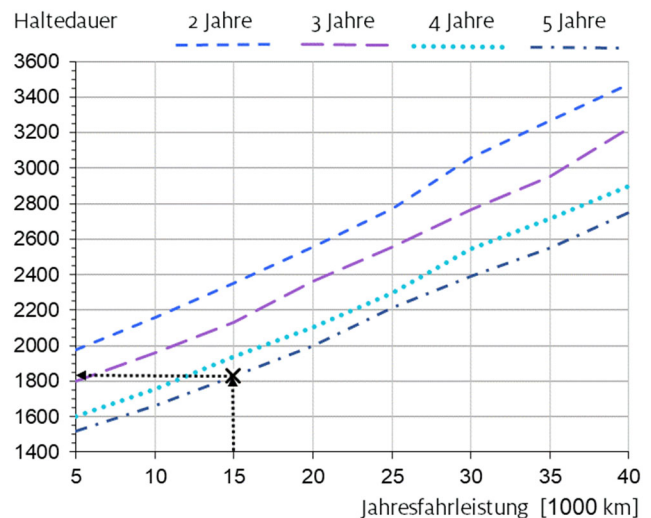
5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Inspektionsintervalle werden vom Auto in Abhängigkeit von der Nutzung variabel festgelegt.

⊖ Der Grundpreis des X7 40d mit M Sportpaket liegt bei 98.900 Euro. Das ist sehr viel Geld, im zugegebenermaßen rar gesäten Konkurrenzumfeld aber tatsächlich kein schlechtes Angebot. Auch ist die Ausstattung wirklich umfangreich. So zählen unter anderem LED-Scheinwerfer, adaptives Luftfahrwerk, Head-up-Display, Navigationssystem, Notbremssystem, Vierzonen-Klimaautomatik, sieben Ledersitze sowie elektrisch verstellbare Vordersitze zum Serienumfang. Dennoch lässt sich der Preis natürlich mühelos weiter nach oben treiben – im Falle des Testwagens auf 104.040 Euro. Auch der Unterhalt ist kostspielig, die Kfz-Steuer beträgt satte 573 Euro. Während die Versicherungseinstufung bei der Haftpflicht (KH: 22) noch einigermaßen moderat ausfällt, sind die Kasko-Versicherungseinstufungen (VK: 29, TK: 31) äußerst ungünstig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1829 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	X7 xDrive40i Steptronic Sport	X7 M60i Steptronic Sport	X7 xDrive40d Steptronic Sport
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2998	8/4395	6/2993
Leistung [kW (PS)]	280 (381)	390 (530)	259 (352)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	520/1850	750/1800	700/1750
0-100 km/h [s]	5,8	4,7	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	245
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	9,60/9,6 SP	12,1/12,1 SP	7,70/7,7 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	217/217	274/274	203/203
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	408	664	577
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1713	2189	1741
Preis [Euro]	97.700	127.200	99.700

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-Zylinder-Biturbodiesel (Reihe, Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	2.993 ccm
Leistung	250 kW/340 PS bei 4.400 1/min
Maximales Drehmoment	700 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,7 l
CO ₂ -Ausstoß	167 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	3 m²/0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	285/45 R21W
Länge/Breite/Höhe	5.151/2.000/1.805 mm
Leergewicht/Zuladung	2.545/750 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	326/2.120 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/3.500 kg
Stützlast/Dachlast	140/100 kg
Tankinhalt	80 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	USA, Spartanburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	285/45 R21 113V
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	13,4/13,3 m
EcoTest-Verbrauch	8,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,0/7,1/9,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	215 g/km (WTW* 252 g/km)
Reichweite	985 km
Innengeräusch 130 km/h	64,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.225 mm
Leergewicht/Zuladung	2.488/807 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	545/895/1.800 l

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

Betriebskosten	227 Euro	Werkstattkosten	211 Euro
Fixkosten	219 Euro	Wertverlust	1172 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1829 Euro		
Steuer pro Jahr	573 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/29/31		
Basispreis X7 xDrive40d M Sportpaket Steptronic Sport	98.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.10.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	104.040
Km-Stand bei Testbeginn	3.476 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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/1.750 Euro
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/950 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/600 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/2.800 Euro/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/650 Euro°
Lenkradheizung	450 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung vollelektrisch	1.350 Euro
Metalllackierung	ab 1.150 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

5,5

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