

# CLASSIC DRIVER

## BMW 760Li: Die Flaggschiff-Frage



**Mögen Sie große Schlachtschiffe? Als Krönung der automobilen Motorenbaukunst galt jeher das Zwölfzylinder-Aggregat, mit dem früher fast alle bedeutenden Oberklassen-Fregatten auf die Straße kamen. Neuerdings gibt es kaum noch Neuwagen dieser Schiffsklasse. Viele große Kähne wurden bereits aufs Trockene verbannt. Classic Driver hat das vielleicht letzte bayerische Flaggschiff mit zwölf Zylindern durch Hamburg navigiert.**

Down-Sizing war in der Oberklasse bisher kaum ein Begriff und erst recht nicht bei der Langversion eines Siebeners aus den Bayerischen Motorenwerken. Die Abmessungen sind beeindruckend: 5,21 Meter in der Länge und 1,90 Meter in der Breite. Damit ist der BMW 760 Li genau 14 Zentimeter länger als die Standard-Version des Luxuswagens. Ob das bayerische Flaggschiff eine reine Chauffeurs-Limousine ist oder doch ein Vehikel für Selbstfahrer? - Wir haben es überprüft.





Man nehme ein Zwölfzylinder-Triebwerk, füge zwei Turbolader hinzu und schon sitzt man am Volant hinter 544 Pferdestärken. Dazu gesellen sich ein paar morgendliche Sonnenstrahlen, kühles Winterwetter und der letzte Schnee des Jahres: Et voilà, die Freude am Fahren ist wahrlich bemerkenswert. Durch eine maximale Leistung von 750 Newtonmeter, die bereits kurz nach der Leerlaufdrehzahl ab 1.500/min bereitsteht, wird die schiere Kraft eines Zwölfzylinders spürbar. In nur 4,6 Sekunden erreicht der 760Li die 100-km/h-Marke, insofern es der Grip bei Schnee zulässt. Da wären wir schon beim Winterproblem für Selbstfahrer. Schließlich ist ein BMW klassischerweise heckgetrieben, was sich bei einem Radstand von 3,21 Meter bei winterlichen Verhältnissen sehr schnell bemerkbar macht – vor allem für Fahrer, die weder Passagiere im geräumigen Fond noch Gepäck im Kofferraum chauffieren. Dann nämlich liegt das größte Gewicht beim Zwölfzylinder-Aggregat auf der Vorderachse und die Assistenzsysteme bekommen bei Schnee den nicht erwünschten Schlupf an der Hinterachse kaum unter Kontrolle. Das verlängerte bayerische Flaggsschiff „schwimmt“ quasi auf glatter Fahrbahn. Es sei denn ein ganz sportlich ambitionierter Fahrer wünscht sich eben diesen Schlupf und stellt über die Wahltasten auf der Mittelkonsole die Fahrdynamik-Regelung von „Komfort“ über „Sport“ auf „Sport Plus“. Den BMW-Allrad-Antrieb xDrive gibt es leider nicht in Kombination mit dem Zwölfzylinder, dafür aber mit dem V8-Motor im verlängerten 750Li.



Auf trockener Fahrbahn muss der lange Siebener, trotz seines erheblichen Gesamtgewichts von fast 2,2 Tonnen, nicht den Beschleunigungs-Vergleich mit einem aktuellen Porsche 911 (4,9 Sekunden) oder seinem kleinen Kraftbruder BMW M3 (4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h) scheuen. Damit ist bewiesen, dass der Riese sehr sportlich auftreten kann, wenn man dies als Selbstfahrer so will. Die Höchstgeschwindigkeit endet im gut ablesbaren Head-Up-Display bei abgeregelten 250 km/h. Neben Spurverlassenswarnung, der Speed-Limit-Info und den Navigationshinweisen des GPS-Systems sind außerdem auch Warnungen wie die Geschwindigkeitsbegrenzung bei Winterreifen im Head-Up-Display sichtbar.

Das Äußere jedoch trägt dank seines Designers Adrian von Hooydonk eine äußerst elegante und zeitgemäß geschwungene Linienführung, die gerade in der schwarzen Kolorierung weder protzig noch auffällig daher kommt. Das einzige Detail, welches vom vornehmen Auftreten der Luxuslimousine ablenkt, sind die vier verchromten Endrohre im Heck des Bayern.



Im Interieur geht es gediegen-modern zu: Auf zwei separaten Fondsitzen können die Passagiere während einer beheizten Massage auf den in den Kopfstützen integrierten Bildschirmen die aktuellen Nachrichten verfolgen, einen Kinofilm genießen oder, dank BMW ConnectedDrive, auch im Internet surfen. Zur Bedienung steht der iDrive-Regler auf der Mittelarmkonsole zur Verfügung. Die Vierzonen-Klimaautomatik bietet jedem Mitfahrer die Wahl seiner eigenen Temperatur, wobei die Fondpassagiere nebst eigenem Bedienteil auch noch eine elektrische Fußraum-Heizung nutzen können, die sich im Selbsttest bei kühlem Wetter und längeren DVD-Filmen als äußerst angenehm erwies. Außerdem ist nur bei der Langversion des BMW 7er auf der Hinterachse eine Luftfederung verbaut, die den Fondpassagieren auch bei kompletter Beladung besten Komfort bieten soll. Dazu gesellt sich noch das DynamicDrive, ein Stabilisierungssystem, das jederlei Wankbewegung der Karosserie für die Insassen ausgleicht.



Für den Fahrer stehen optional ein Nachtsichtgerät, das so genannte BMW Night Vision mit

Personenerkennung, sowie Seiten- und Rückfahrkameras zur Verfügung. Letztere Kameras sind durchaus sinnvoll, da gerade in engen Hamburger Parkhäusern die Langversion des Siebeners für jeden Selbstfahrer eine Herausforderung darstellt. Das Rangieren wird jedoch ungemein erleichtert, wenn die Integral-Aktivlenkung als Option mitgeordert wurde: Diese ermöglicht das aktive Mitlenken der Hinterräder, die bis zu 3 Grad ihren Lenkwinkel verändern können. Damit wird der Wendekreis fast so klein wie beim Dreier BMW. Dies ist möglich, da bei Geschwindigkeiten unterhalb der 60 km/h-Marke, also im Stadtverkehr, die Hinterräder entgegen des vorderen Radeinschlags lenken. Bei Geschwindigkeiten über 60 km/h lenken die Hinterräder in der gleichen Richtung wie die Vorderräder mit. Die Technik erlaubt auf der Autobahn noch sicherere Spurwechsel als bei üblichen Fahrzeugen ohne Integral-Aktivlenkung.



Die Königsklasse der Ingenieurs-Baukunst wird im Zwölfzylinder-Aggregat Wirklichkeit. Wie lange werden Ingenieure wohl noch in den Bayerischen Motorenwerken ein solches Triebwerk entwickeln und bauen dürfen? Viele Automobilhersteller haben die Zwölfzylinder-Motoren bereits aus ihren Modellprogrammen verbannt. Der Sinn dieser Aggregate wird derzeit sowohl gesellschaftlich als auch politisch in Frage gestellt. Auch wenn der bayrische V12-Biturbo-Motor ein Meisterwerk der Motorenbaukunst ist – und es bei den Mitbewerbern in diesem Segment kaum ein Aggregat gibt, das in puncto Laufruhe dem Bayer das Wasser reichen kann – so ist doch sein Durst nach Super-Plus-Bleifrei-Treibstoff bei sportlicher Fahrweise nur schwer zu stillen. Obwohl man laut BMW nur rund 13 Liter auf 100 Kilometer verbrauchen kann, so bleibt dies oftmals eher Theorie als Praxis. Ebenfalls ist der Emissionswert von 303g/km kaum zeitgemäß. Spätestens, wenn die Politik die geplanten Veränderungen der Emissionsgrenzen verwirklicht, hat das V12-Flaggschiff das Nachsehen.



BMW wäre jedoch nicht BMW, wenn sie nicht bereits einen [Hybrid-Siebener](#) im Modellprogramm hätten – leider nur nicht in der Kombination mit zwölf Zylindern. Damit bleibt bis dato für jeden Selbstfahrer noch die Wahl, ob er eines der vielleicht letzten großen Schiffe mit Zwölfzylinder-Krönung fahren möchte oder einen der ersten Hybrid-Siebener ordert. Wenn Sie sich für den BMW 760 Li entscheiden sollten, dann werden laut Preisliste 144.800 Euro fällig – allerdings ohne Extras wie Multimediasystem oder Chauffeur.

*Text: [Tassilo C. Speler](#)*

*Fotos: Jan Baedeker*











---

**ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter**  
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)  
**Galerie**



















**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-760li-die-flaggschiff-frage>  
© Classic Driver. All rights reserved.