BMW 750 Li

Man kann vom Vorgänger (E65) des neuen Siebeners halten, was man mag, aber mit seinem Debüt 2001 tat BMW einen großen und mutigen Schritt und ebnete den Weg für das Design der aktuellen Modellpalette. Es wurde viel an der vierten Generation des großen BMW kritisiert: Das Design sei eine Zumutung und auch das revolutionäre iDrive-Bedienkonzept sei völlig unbrauchbar. Interessant nur, dass trotz aller Kritik mittlerweile in fast jedem Oberklassemodell ein dem iDrive ähnliches Bedienelement eingesetzt wird und die viel umstrittene Picknick-Tisch-Heckklappe auch in ähnlicher Form bei anderen Herstellern anzutreffen ist. Bei aller Schelte darf eine Tatsache nicht aus den Augen verloren werden: die vierte 7er-Generation ist gemessen an ihren Verkaufszahlen, dass erfolgreichste Modell der Siebener-Familie. Sein Nachfolger tritt ein schweres Erbe an, man wird sehen, ob der weniger mutige, aber umso elegantere 7er ähnlich positive Verkaufsergebnisse erzielen wird.

Welchen Stellenwert die neue BMW Limousine innerhalb des Unternehmens besitzt, zeigt der im Vorfeld der offiziellen Präsentation in Paris betriebene Aufwand. Neben einer kleinen Vorpremiere im BMW Museum, einem Technik-Workshop in Südfrankreich und dem spektakulären ersten öffentlichem Auftritt in einer überdimensionierten Sanduhr auf dem Roten Platz in Moskau folgte nun noch die Präsentation auf dem Deck der 63-Meter-Luxusyacht „Kismet“ auf der Monaco Yachtshow – im Übrigen eine passende Umgebung für dieses Gefährt.

An das neue Top-Modell der Bayern wurden hohe Erwartungen gestellt und in vielen Punkten definitiv erfüllt. Für unseren Test auf - Achtung Phrase – „Herz und Doppelniere“ fiel die Wahl auf den 750 Li. Der Umstand, dass einem neuen Modell gleich zum Start eine Langversion zur Seite gestellt wird, lässt auf die zukünftigen Hauptmärkte des neuen Siebeners schließen. Gerade in Asien und Russland werden Luxuslimousinen mit langem Radstand bevorzugt geordert und diese Regionen stehen auch im Fokus als Kundenregionen für den neuen Siebener.

Beim Einstieg in den Chashmere Silver lackierten 750 Li wird klar, dieser BMW soll dem Fahrer Spaß bringen. Dieser Eindruck entsteht durch die leicht zur Fahrerseite geneigte Mittelkonsole und vertikale Anordnung der Anzeigen. Hier ist mein Reich, hier darf ich „schalten“ und walten. Den Schacht für den Zündschlüssel sucht man im 750 Li allerdings vergebens, die Münchner setzen voll und ganz auf die Keyless-Go-Technolgie. Mit dem Schlüssel in der Tasche drücke ich den Startknopf. Erst Zündung, dann Bremse und Startknopf gleichzeitg und der V8-Zylinder bringt seine 407 Pferdestärken auf Betriebstemperatur. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger, wird im neuen Siebener Gang bzw. die Fahrstufe nicht durch einen Wahlhebel an der Lenkradsäule eingelegt, sondern durch den elektronischen Gangwahlschalter auf der Mittelkonsole, den man bereits aus der 5er-Reihe kennt.

Licht einschalten, Wahlhebel einmal nach hinten ziehen und ab. Das Head-up Display informiert über den ersten Fahrhinweis, zu der bereits vor Fahrantritt eingegebenen Route. Das überarbeitete iDrive-System entfacht im Gegensatz zu seinem Vorgänger ein wahres Glücksgefühl, denn die über das iDrive steuerbaren Funktionen lassen sich jetzt wirklich intuitiv durch Kipp-, Dreh- und Drückbewegungen bedienen. Eine weitere Erleichterung sind die neuen Direktwahltasten mit denen sich auf Knopfdruck die Menüs CD, Radio, Telefon und Navigation öffnen lassen.

Beim Herausfahren aus der Hotelgarage nutze ich eines der neuen Helferlein. Ein Knopfdruck auf die Kamerataste und auf dem 10,2 Zoll großen zentralen Display erscheint ein zweigeteilter Bildschirm und zeigt mir „live“ – Dank zwei an den vorderen Stoßfängern integrierten Kameras – was links und rechts außerhalb meines Sichtfeldes passiert. Der Weg ins automobile Glück ist frei und langsam geht die Fahrt in Richtung Augustusbrücke, vorbei an der Dresdner Semperoper.

Im Automatikmodus gleiten mein Mitfahrer und ich durch das morgendliche Elbflorenz. Sanft bügelt die Hinterachs-Luftfederung postsozialistische Straßenunebenheiten aus und die Sechsgangautomatik wählt fast unmerklich durch die Gänge. Schöner Gleiten, auf hohem Niveau. Nach 17,5 Kilometern erreichen wir die Auffahrt zur A17 Richtung Prag. Genau das richtige Terrain für unsere Sportlimousine.

Für den Ritt auf der Autobahn wählen mein Kopilot und ich das Fahrdynamik-Programm „Sport plus“ aus. Prompt verwandelt sich unsere Riesensänfte in eine straßenversion der „Cutty Sark“ – jenem Großsegler, der seinerzeit als der schnellste und wendigste Klipper galt. Die Dämpfer geben der Karosserie weniger Spiel, die Toleranz der Stabilitätskontrolle wird nach oben geschraubt und die Kennlinie des Gaspedals und der Lenkradunterstützung schalten auf Sturm. Mühelos beschleunigt die – durch die großzügige Verwendung von Aluminium – um 55 Kilogramm erleichterte Limousine in Richtung der 200 km/h-Grenze. Unser Geschwindigkeitsritt wird allerdings jäh unterbrochen. Plötzlich leuchtet im Head-up-Display die Abbildung eines runden Verkehrsschildes auf, welches dem ambitionierten Fahrer häufig den Spaß an der Fahrfreude nimmt. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h.

Doch woher weiß der Siebener, wo ich wann, wie schnell fahren darf? Auch hier kommt eine Neuentwicklung zum Einsatz. Eine im Bereich des Innenspiegels installierte Kamera registriert permanent die Beschilderung am Straßenrand. Diese Information wird mit den im Navigationssystem gespeicherten Daten verglichen und Head-up-Display oder in der Instrumentenkombi angezeigt. Wenig später endet der Autobahnausflug, denn die freundliche Navigationsdame bittet uns, die nächste Ausfahrt zu wählen.

Auch auf den kurvenreichen Landstraßen durch das Erzgebirge zeigt sich der Oberklassewagen von seiner besten Seite. Wie auf Schienen behält der Hecktriebler auch in Kurven die Spur. Das Fahrverhalten wird durch die neue Integral-Aktivlenkung begünstigt. Bei höheren Geschwindigkeiten variiert das System nicht nur den Lenkwinkel der Vorderachse, sondern auch den gleichsinnigen Lenkwinkel an der Hinterachse. Bei langsamer Fahrt oder im Rückwärtsgang lenkt die Hinterachse entgegengesetzt und verringert so den Wendekreis bzw. vereinfacht das Einparken.

Seit jeher werden technische Neuerungen bevor sie die gesamte Modellpallette beglücken, als erstes in der Siebener-Reihe präsentiert. Neben den etlichen Fahrassistenzsystemen bietet der neue Siebener, als erste Serienlimousine uneingeschränkten Zugang ins Internet. Für die Navigation beim Surfen wird das iDrive als Maus umfunktioniert, die Eingabe von Websiteadressen erfolgt auf gleichem Wege wie die Eingabe im Navigationssystem. In unserem 750 Li mit 14 Zentimeter längerem Radstand wurden im Fond zwei Monitore in die Rücklehen integriert, so dass auch hinten das Entertainmentsystem voll nutzbar ist.

„Eine Synthese aus Eleganz und Sportlichkeit“ nennt die Presseinformation das, was den Siebener verkörpern soll. Zwar klingt diese Aussage ein wenig hochgestochen, doch trifft sie im Kern auf den neuen Siebener zu. Das Designteam um Adrian van Hooydonk hat ein modernes gleichzeitig elegantes Automobil entworfen, welches zwar nicht so mutig ist wie seinerzeit die vierte 7er-Generation, aber dafür ein Gefühl von Gesamtheit verleiht. Für den Fahrer bedeutet der Siebener einen Wagen zu bewegen, der Komfort und Sportlichkeit vereint. Vielleicht definiert sich „die Freude am Fahren“ durch den neuen Siebener komplett neu.

Text: J. Philip Rathgen
Fotos:Max Kirchbauer / Bernhard Limberger / Classic Driver

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!
Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-750-li
© Classic Driver. All rights reserved.