

BMW 760 Li

# LE CHOIX DES ARMES



BMW n'a pas abandonné le V12. Il en offre un tout nouveau à la Série 7 en doublant pour la première fois son offre d'une version M Performance.

Texte David Leclercq

Le V12 est une originalité automobile qu'on rencontre de moins en moins. En effet, depuis la mode du *downsizing* et la chasse aux émissions de CO<sub>2</sub>, les V8 suralimentés les remplacent progressivement. Au même titre que les V6 turbo remplacent les 8 cylindres. Sauf chez quelques irréductibles, dont la clientèle est toujours très demandeuse de ces pièces d'orfèvrerie. Parmi eux, il y a quelques Anglais, bien entendu, des Italiens et, évidemment, l'inévitable trio germanique. Cette fois, c'est BMW qui revient avec un tout nouveau V12 de 610 ch pour la Série 7, un modèle qui s'oppose à la vieillissante A8 (W12 530 ch) et à la Mercedes S (V12 turbo de 530 ch, voire 630 ch dans la S 65 AMG). Nouveauté pour cette 6<sup>e</sup> génération: pour la toute première fois, la limousine à l'hélice existe en une version M Performance, badgée «M760 Li». En toute logique, ça devait arriver. Non seulement parce que Mercedes a fait son trou avec sa famille AMG, mais aussi parce que les produits M sont de plus en plus demandés dans le monde. En 2016, ce sont près de 68.000 produits siglés M qui ont été écoulés.

## LUXE OU PERFORMANCE?

En fait, ce n'est pas une, mais bien deux 760 Li qui existent: l'une est baptisée «Excellence» et elle mise sur la tradition avec une ligne plus classique qui fait usage de davantage de chromes. L'autre s'appelle M760 Li et met en avant une silhouette plus sportive faite de boucliers plus agressifs, de jantes plus démonstratives et d'une malle surmontée d'un fin becquet. Car il paraît que la clientèle friande de ces automobiles superlatives apprécie aussi de passer

## BIEN VU

- ▶ Confort de haut niveau et capacités réelles en conduite dynamique
- ▶ V12 onctueux, mais rageur à la demande
- ▶ Facilité de prise en main, comportement hyper-rassurant/sécurisant

## MAL VU

- ▶ Manque de centrage sur le mode Confort Plus (direction)
- ▶ Nombre de commandes, ergonomie (forcément)
- ▶ Son du V12 un peu trop présent en Confort (M760 Li)

**1** | Le moteur V12 reste la distinction ultime dans le monde de l'automobile haute couture. Et le downsizing n'intéresse pas tout le monde...

**2** | Tout se passe comme si on baignait dans de la ouate, car on jurerait qu'on a affaire à une boîte à deux embrayages.

**3** | Freinage M Sport reconnaissables aux étriers bleu métallisé; les 2,1 tonnes de la 760Li sont bien assurés.

derrière le volant de temps à autre – du moins en Europe et aux Etats-Unis, moins en Asie. Et donc de se faire plaisir avec une conduite plus dynamique. D'où l'idée de doubler l'offre et de confier au département M la configuration et les réglages (moteur, suspension, boîte) du mode Sport. Mais qu'on ne s'y trompe pas: la définition de tous ces paramètres est identique pour les deux 760 Li. Ce qui signifie qu'une Excellence est capable d'offrir la même expérience de conduite. A une exception près: seule la «M» peut voir sa vitesse de pointe débridée à 305 km/h au lieu des 250 km/h habituels.

## VOLUPTÉ

Avant de parler chevaux et performances, il faut évidemment situer le prix de la bête: 170.950 €. Ce n'est évidemment pas rien, même s'il faut souligner qu'une S 600 – et ne parlons même pas de la S 65 AMG – est sensiblement plus chère. Or, il faut reconnaître que BMW n'est pas avare pour ce prix: la 760 Li embarque un équipement pléthorique qui comprend notamment la navigation Professional, les moteurs pour la fermeture des portières et du hayon, la caméras périmétriques, les feux à diodes adaptatifs, la clim' 4 zones, les sièges avant électriques, le chargeur par induction pour les téléphones portables ou encore la clé «display» ou intelligente qui permet de connaître l'état de la voiture, comme son niveau de carburant, par exemple, ou d'activer certaines fonctions (climatiseur), voire de faire avancer ou reculer la voiture pour y accéder plus facilement lorsqu'on est garé côte à côte (575 €). Tout cela vaut pour la M760 Li. L'exécution Excellence est gracieusement offerte par BMW pour



**4** | Son prix de 170.950 € assomme, mais l'équipement est à la hauteur. Et cela reste moins onéreux qu'une Classe S...

**5** | Le pack Executive Lounge inclut pour 11.800 € les sièges arrière «exécutifs» électriques, ventilés et massants.





## Le plus étonnant vient du mode Sport, qui laisse avec une vraie limousine à conduire, aussi antinomique que cela puisse paraître.

➔ la M760 Li. Cela dit, qui désire accroître le confort de sa 7 «V12» peut passer par la case des options. Et à ce sujet, il faut citer le pack Executive Lounge, qui inclut pour 11.800 € les sièges arrière «exécutifs» électriques ventilés et de massants ainsi que la tablette tactile (Android) logée entre les 2 sièges arrière qui permet de commander les stores, le toit ouvrant, l'interface multimédia ou l'ensemble audio haute fidélité signé Bower & Wilkins (4.430 €) tout en jouissant, bien entendu, d'un accès à Internet via le point Hotspot Wi-Fi optionnel. Seule chose étonnante: la facturation systématique du récepteur DAB (470 €) alors que la fin de la bande FM est proche.

### DE 6 LITRES À 6,6 LITRES

Pour la 760 Li, BMW met en œuvre un tout nouveau V12 dont la cylindrée est passée de 6 à 6,6 litres. Les mauvaises langues diront qu'il ne s'agit que de recyclage, ce V12 se trouvant aussi sous le capot de certaines Rolls-Royce. Eh bien, c'est faux. Car si le bloc est bien le même, tout l'ensemble a dû être revu, non seulement pour offrir plus de réactivité, mais aussi parce que la Série 7 est une xDrive, ce que les Rolls ne sont pas. Du coup, les motoristes ont dû tout repenser et adopter une injection directe (200 bars), de nouveaux pistons en alu revêtus de fer, de nouvelles bielles et un nouveau

vilebrequin tous deux matricés, de nouveaux turbocompresseurs à entrée simple avec échangeurs air/eau (un par banc), un double Vanos revisité (le calage en continu des arbres à cames) ainsi que de nouveaux périphériques (générateurs, pompe à huile...). Le moteur délivre ici quelque 610 ch à 5500 tr/min et pas moins de 800 Nm, disponibles, eux, constamment de 1550 à 5000 tr/min. Excusez du peu! L'ensemble de cette cavalerie est envoyé à la route par la boîte automatique ZF revue pour l'occasion et désormais «Quickshift», comprenez plus rapide dans les passages de ses 8 rapports, ainsi que par la transmission xDrive, dont le coupleur présente une répartition statique de 50/50 et non plus de 60/40, comme sur la plupart des SUV de la marque. Enfin, l'électronique de bord intègre le *launch control*, ce qui permet de

# 1,2

bar. C'est la pression de suralimentation des turbocompresseurs

# 750

ch. C'est la puissance du tout premier V12 BMW (Brutus) produit en 1917

# 9

%. C'est la progression des ventes du département M en 2016

porter les performances à un très haut niveau: 3,7 s pour accomplir le 0 à 100 km/h. Du costaud, surtout pour une limousine qui accuse plus de 2,1 tonnes sur la bascule.

### CHÂSSIS AUX PETITS OIGNONS

S'agissant du produit phare de BMW, les ingénieurs n'ont évidemment rien refusé à cette 760 Li. De fait, celle-ci met la main sur l'Executive Drive Pro, qui regroupe la suspension adaptative et les barres antiroulis actives (déconnectables en ligne droite pour le confort) ainsi que la nouvelle version de l'Integral Active Steering, qui met en œuvre une direction à crémaillère à pas variable plutôt qu'un train épicycloïdal (comme sur la Série 5 désormais). Ce dispositif est par ailleurs et pour la première fois associé à la transmission intégrale xDrive. Mais ce qui est vraiment

### BON À SAVOIR

#### RAISONNABLE MALGRÉ TOUT

**PIUSSANT TOUT EN ÉTANT DOUX ET ONCTUEUX**, le nouveau V12 de BMW a ceci de particulier: il ne joue pas les usines à gaz dans le sens où ses rejets de CO<sub>2</sub> restent cantonnés sous la barre des 300 g/km (294 g/km). Une prouesse due aux nombreuses technologies mises en œuvre, mais aussi à l'utilisation inédite d'un *stop&start*. Un élément qui ne

s'avère jamais gênant, ses interventions étant rapides et dénuées de heurts. La consommation moyenne est annoncée pour 12,8 l/100 km, un seuil qui, pour une fois, peut être respecté. Voir optimisé, puisque notre ordinateur de bord indiquait 12,2 l/100 km au terme de 180 km d'essai malgré un contraignant détour en montagne.



## CARACTÉRISTIQUES

**BMW SÉRIE 7** M760 Li

### MOTEUR

Type	V12 ouvert à 60°
Carburant	essence
Injection	directe
Cylindrée (cm³)	6592
Puissance (ch/kW à tr/min)	610/448 à 5500
Couple (Nm à tr/min)	800 à 1550
Suralimentation	deux turbos à entrée simple

### TRANSMISSION

Type	aux 4 roues (xDrive)
Boîte de vitesses de série	automatique, 8 rapports

Boîte de vitesses en option (prix en €) -

### PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	305 (débridée)
0-100 km/h (s)	3,7
1000 m départ arrêté (s)	N.C.
Conso urbaine/extra/mixte (l/100 km)	18,4/9,6/12,8
Emission de CO <sub>2</sub> (g/km)	294

### DIMENSIONS & POIDS

Longueur/largeur/hauteur (mm)	5238/1902/1479
Volume du coffre min/max (l)	515
Poids en ordre de marche (kg)	2.255
Poids tractable freiné/non freiné (kg)	2.300/750

### LANCEMENT

Date	maintenant
------	------------

### BUDGET

Prix de base (€)	170.950
TMC/taxe annuelle Région flamande (€)	10.728,65/4.419,62
TMC/taxe annuelle BXL & Wallonie (€)	4.957/3.237,01
Malus Région wallonne (€)	2.500

inédit, c'est que ce sont les spécialistes de M Performance qui se sont occupés d'ajuster le tout. Que ce soit pour le mode Sport ou, à l'opposé, le Confort Plus. Au total, ce sont 5 modes de conduite qui déterminent des réglages différents (Confort, Confort Plus, Adaptatif, Sport et Eco Pro), avec à la clé des caractéristiques de comportement radicalement différentes.

## LE GRAND ÉCART

Lancer le moteur se fait évidemment clé en poche. Ou alors, avec celle-ci dans le bac central, où sa batterie (nécessaire à son *display*) est alors rechargée par induction. Dès les premiers tours de roues, on perçoit le feulement du V12, ce qui s'avère plutôt rare dans la catégorie, où l'on est habitué à un silence de cathédrale. Voilà qui surprend, mais qui est en fait plutôt en phase avec le badge «M». Bon à savoir: ceux qui choisiront l'exécution Excellence auront, eux, plus de quiétude, car l'échappement actif est nettement moins amplifié par le système audio de l'habitacle – hé si! Sur la route, la 760 Li fait preuve

## INTERVIEW

### IAN ROBERTSON, DIRECTEUR DES VENTES ET DU MARKETING BMW: «LE V12 A ENCORE DE BEAUX JOURS DEVANT LUI»

Pensez-vous que le V12 a encore de l'avenir à l'heure de la chasse au CO<sub>2</sub> et aux émissions polluantes?

Je pense en effet qu'il y a toujours un avenir, radieux même pour le V12. Car il faut se souvenir qu'il y a 30 ans, le premier V12 de la Série 7 délivrait 300 ch et exécutait le 0 à 100 km/h en 7,4 s. Regardez où nous en sommes aujourd'hui. Car ce qui vaut pour les performances vaut aussi pour le CO<sub>2</sub> et les émissions. Les progrès technologiques nous permettent de combiner des performances toujours plus élevées avec des niveaux d'émissions toujours plus faibles.

**Vous arrivez maintenant avec une Série 7 V12 signée M Performance. Est-ce une demande récente de vos clients?**

Non, les clients de la Série 7 ont toujours beaucoup de demandes à formuler. Ce qu'il faut comprendre, c'est que la performance pure est toujours plus recherchée. Nous le voyons simplement avec nos produits 100% M qui sont de plus en plus demandés, recherchés. C'est le cas aussi avec la Série 7 pour laquelle nos clients nous demandent ou sont très intéressés par une version au dynamisme affirmé. Et je vais aller plus loin. Nous possédons Rolls-Royce et même dans ce segment c'est demandé. C'est pour cela que nous proposons les déclinaisons «Black Badge».



C'est plus sportif sans être des voitures de compétitions. Et c'est exactement ça que nous demandent nos clients.

**Parlant de V12, vous avez longtemps travaillé sur l'hydrogène avec ce moteur. Or les batteries des véhicules électriques promettent de se recharger d'ici peu en un temps record. Allez-vous continuer à travailler sur ce carburant?**

Je pense que la technologie des batteries progresse très vite. Mais l'hydrogène est une proposition unique car c'est une vraie alternative à la voiture à pétrole car elle présente la même facilité pour faire

le plein. Il y a 2 façons d'utiliser l'hydrogène: soit l'injecter directement dans le moteur, soit la brûler dans une pile à combustible. Or, d'ici 2 ans, nous aurons des piles à combustibles très compactes. Ce qui nous indique que le packaging va être bien plus utilisable dans une voiture. Après, il y a toujours le défi de la logistique. Car il faut produire l'hydrogène et puis il faut le stocker. Et les stations sont très coûteuses à l'heure actuelle. La question n'est donc pas d'utiliser ou non l'hydrogène pour se déplacer, mais de savoir si la logistique pourra suivre. Ce qui est sûr, c'est que certains pays vont le développer. Et notre business est de continuer à développer des alternatives pour proposer des véhicules «zéro émission». Sachant que nous continuons aussi à développer les moteurs à essence et Diesel. Car rien n'est terminé pour eux. Vous savez, même aux USA, l'avenir est assez opaque. Nous pensons que la tendance pour les véhicules de moins en moins polluants va se poursuivre. Mais ça n'hypothèque nullement l'avenir du V12.



d'une douceur remarquable. C'est vrai pour son moteur, qui réagit pourtant au quart de tour, mais aussi pour sa boîte de vitesses, qui présente des passages sans heurts alors que l'électronique se montre aussi active par le biais de rétrogradages plus marqués qu'à bord d'autres limousines. Mais là aussi, tout se passe comme si on baignait dans de la ouate, car on jurerait qu'on a affaire à une boîte à deux embrayages. Souveraine pour le confort, surtout sur le mode Confort Plus, qui assouplit davantage la suspension – ce qui se traduit aussi par un centrage un peu moins parfait de la direction –, la 760 Li met en outre à profit son mode adaptatif, qui utilise désormais la navigation pour choisir les rapports ou gérer la sollicitation des barres anti-roulis actives. Cela dit, le plus étonnant vient du mode Sport, qui laisse avec une vraie limousine à conduire, aussi antinomique que cela puisse paraître. Car l'électronique appelle alors les réglages plus

rigoureux des suspensions ainsi qu'un braquage plus rapide des roues arrière et une répartition différente du couple entre les essieux. Résultat: malgré ses 5 mètres de long et son empattement de monospace, la M760 Li se montre vive comme une bonne sportive, car elle fait preuve d'une stabilité à toute épreuve et d'une grande neutralité. Avec elle, oubliez les figures hasardeuses: le xDrive balaye constamment toute once de sous- ou survirage pour offrir une étonnante précision. Un plaisir renforcé par les incroyables capacités mécaniques – linéaires – qui vous propulsent à des vitesses inavouables, mais avec une onctuosité qui forcent l'admiration. La Série 7 V12 signée M Performance réunit le meilleur des mondes du luxe et du dynamisme. Car elle parvient à opérer une synthèse parfaite entre rigueur et confort, un grand écart en quelque sorte, mais inconnu d'une S AMG, pour prendre une autre référence, sensiblement plus ferme au quotidien. ■

