



BMW 730i in 740i

BAYERISCHES MOTOREN-WERK

Takrat je bilo to prehitovanje časa: leta 1954 je BMW – kot prvi na svetu – izdelal serijski motor V8 iz lahke kovine. Zdaj gre za dohitovanje časa: z novima motorjema V8 so Münchenčani zapolnili vrzel v nosovih svojih največjih limuzin.

Od letošnjega marca (salon v Ženevi) je ponudba beemvejev serije »7«, ko gre za motorje, naslednja:

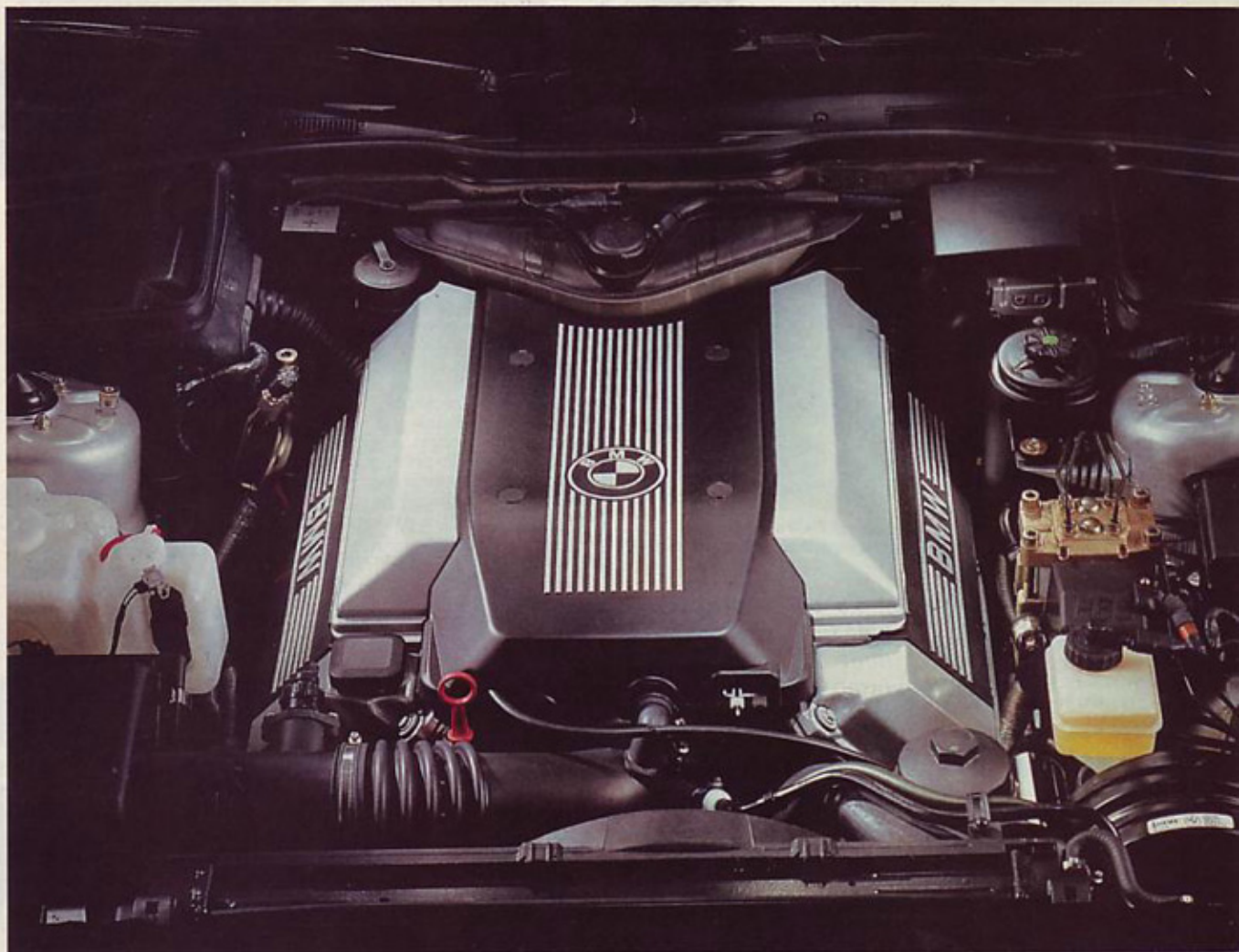
- 730i: vrstni šestvaljnik, 2986 kubikov, 138 kW/188 KM
- 730i: V8, 2997 kubikov, 160 kW/218 KM
- 740i: V8, 3982 kubikov, 210 kW/286 KM

- 750i: V12, 4988 kubikov, 220 kW/300 KM

Ne, ni pomota: BMW 730i nastopa dvakrat. Prvič je to različica z vrstnim šestvaljnikom, ki jo tako kot BMW 750i poznamo že od prej, drugič pa gre za novi BMW 730i, ki se tako kot BMW 740i ponaša z novim osemvaljnim motorjem V-oblike. Na zunanji se ti dve različici ločita po širših ledvičastih maskah na nosovih (enakih kot je bila doslej

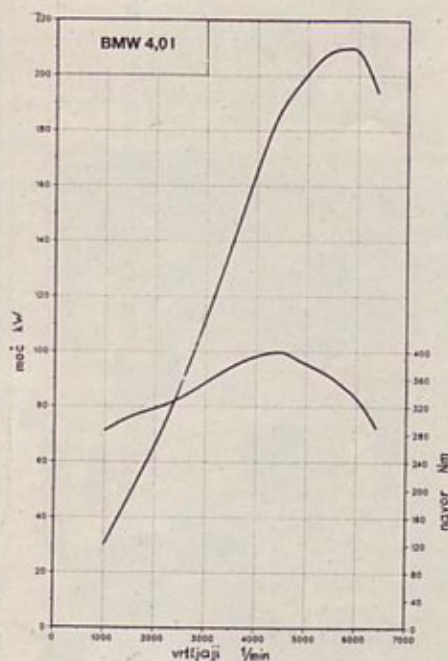
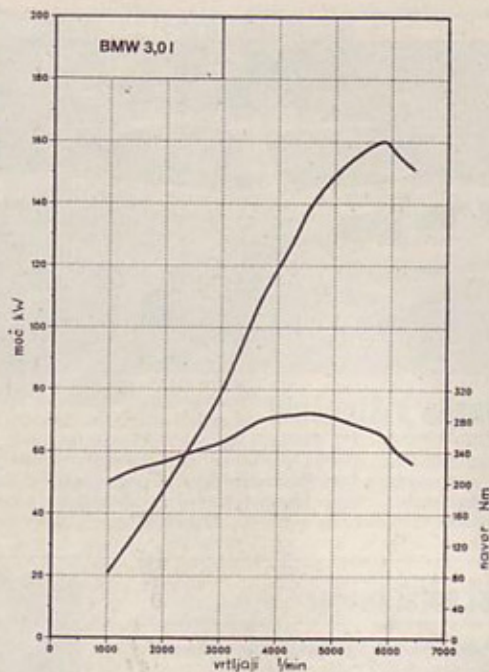
značilna za 750i, temu pa so v isti sapi dodali več kroma), hkrati pa je 740i – po vzoru največjega 750i na voljo tudi z dodatno označbo L, kar pomeni za enajst centimetrov daljšo karoserijo in s tem prostornejšo notranjost.

Tudi nova Beemvejeva motorja V8 se ponašata z zavist zbujačo lahkostjo: 203 oziroma 212 kilogramov. Blok in glavi so obakrat iz aluminijaste litine, pa tudi sicer sta zasnovi povsem



enaki. Kot med glavama je devetdesetstopinjski, v vsaki glavi sta po dve odmični gredi in nad vsakim valjem so po štiri ventili. Odmične gredi žene dvojna veriga, trpežnejša od sodobnejših, a plastičnih zobatih jermenov, ventile uravnava hidravlika. Pokrov na glavi je izdelan iz magnezija, sesalne cevi so plastične, izpušni del pa so izdelali iz dvojnih jeklenih cevi, med katerimi je za 3,5 milimetrov »izolacijskega« prostora. To znižuje temperaturo v motornem prostoru za približno 400 Celzijevih stopinj, hkrati pa prispeva tudi k optimalnejšemu delovanju katalizatorjev, ker ti hitreje dosežejo pravišnje delovno temperaturo.

Da bi bila nova motorja čim bolj uglajena in mirno tekoča, so posamične dele odmičnih gredi (med odmikači) ekscentrično oblikovali, s čimer so dosegli »samodejno« izenačevanje odvečnih sil. Tudi ojnice niso več



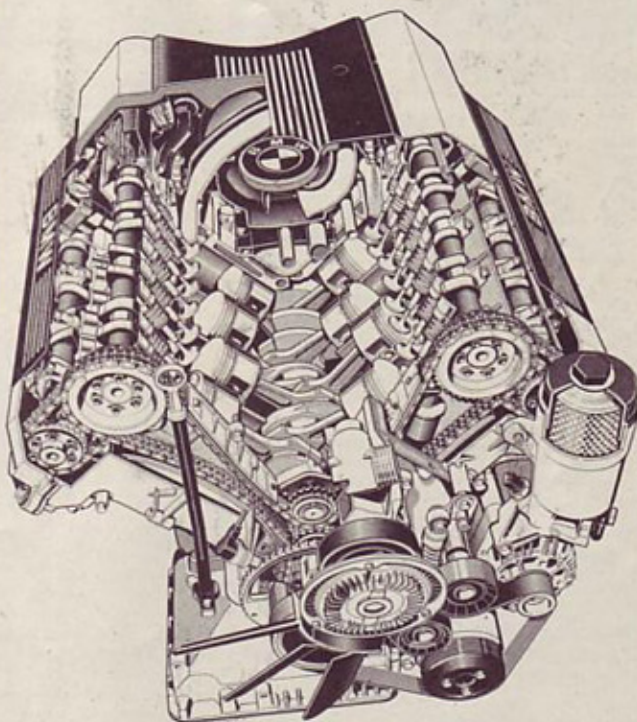
klasične: »spekli« so jih iz prahu različnih kovin – ob visokih temperaturah in pod visokimi pritiski, kar je omogočilo le 538 gramov posamične teže (17 odstotkov manj kot pri običajnih ojnica) in izredno majhna težnostna odstopanja (za največ tri grame).

Polnjenje goriva in vžig opravlja pri obeh osemvaljnikih največji Boschov dosežek: motronic DME 3.3, v celem elektroniciran, z osmimi posamičnimi vžigalnimi tuljavami ter s selektivnim nadziranjem klenkanja (za vsak valj posebej). Motorja sta uravnavana na 95-oktanski neosvinčeni bencin super, zmoreta pa delovati (z malce manjšima močjo in navorom) tudi ob slabšem gorivu.

Ročni gredi sta vsakič petkrat uležajeni in šestkrat obteženi, vrtine in gibi batov pa znašajo pri trilitrskem V8 84,0 x 67,6 mm, pri štirilitrskem V8 pa 89,0 x 80,0 mm. S tem ima izrazito na kratke gibe uravnani trilitrski V8 enake vrtine kot petlitrski V12 (750i), štirilitrski V8 pa povsem enake vrtine in gibe kot šestlitrski vrstni motor za BMW 730i.

In še ena podrobnost: nova motorja V8 imata večje razmake med valji kot že od prej znana vrstni šestvaljnik in V12. Z 98 milimetri (od središča do središča valjev) so konstruktorji zagotovili rezervni prostor za morebitno poznejše povečanje vrtin.

No, za zdaj imata nova motorja V8 že zapisani delovni pro-



stornini. BMW 730i zmore največjo hitrost 233 km na uro in pospešek 0-100 km na uro v 8,5 sekunde (poraba goriva po ECE: 8,3/10,2/14,9 litra na 100 km), BMW 740i pa največjo hitrost (elektronsko omejeno) 240 km na uro ter pospešek 0-100 km na uro v 7,4 sekunde (poraba goriva po ECE: 8,9/9,9/17,5 litra na 100 km). K trilitrskemu motorju sodi serijski petstopenjski menjalnik (ali doplačilna petstopenjska avtomatika), k štirilitrskemu pa izključno le na novo

zasnovani elektronsko-hidravlično vodeni petstopenjski samodejni menjalnik.

Bavarsko motorno delo je torej spet enkrat končano. In lahko verjame: nova motorja V8 ne bosta obtičala le v litemuzinski »sedmici«.

Martin Česenj