



Dvanajst je ur pod časovnima kazalcema. Dvanajst je mesecev v letu. Dvanajst je valjev v naj-novejšem Beemvejevem motorju. Vez med časom in napredkom je nesporna. In s tem dvanajstvaljnikom vnovič dokazana. Tehniško briljanten se je povzpел med zvezde. Pravezprav nadnje, če šteje tudi tista, s samo tremi kraki.

BMW 750 iL

Klubska elita

Vrhunska limuzina: z dvanajstvaljnim motorjem in s prestižno opremo

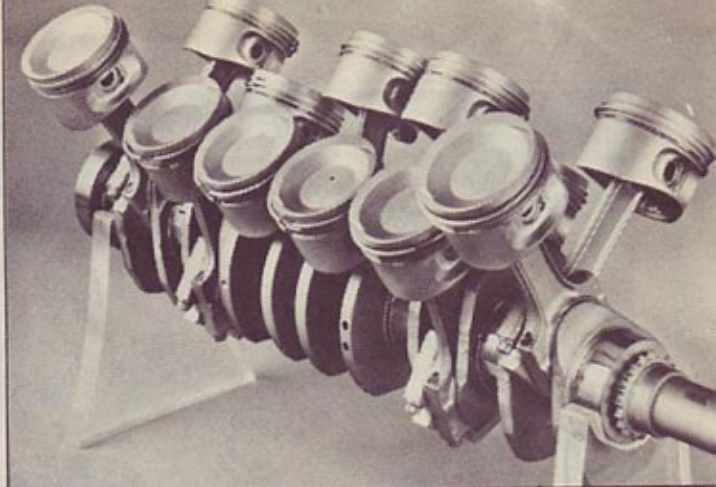
totip – obležal v muzeju. Je pa ostala oznaka vozila, medtem ko je želji po prestižu in zmogljivostih stregel turbinski polnilnik ob le šestih motornih valjih.

Vnovič so projekt »V 12« (dvanajst valjev, V-oblika) sprožili v zadnjem mesecu leta 1982. To je bilo trdno ekipno delo, opravljeno dovolj na

BMW 750 iL, ki je zdaj hišni zastavonoša, so krstili le deset mesecev po tistem, ko so – septembra lani – ponudili kupcem povsem na novo zasnovane beemveje serije »7«. Ampak, ker je bistvo številke 50 v oznaki seveda petlitrski dvanajstvaljni motor, je potrebno vedeti, da se je delo zanj sprožilo že dosti pred letošnjim julijem.

Ko gre za število valjev, to ni prvi tako zasnovani motor te znamke. Leta 1926 so Beemvejev dvanajstvaljnik vgradili v Dornierovo letalo. In leta 1979 so hoteli z na novo razvitim dvanajstvaljnim motorjem opremiti največjo hišno limuzino BMW 745i. Toda: motor je bil odločno prepožrešen za takratne čase, pa je – kot pro-





Dvanajst majhnih batov z novimi ploščato vdrtimi glavami

skriva, da je bila začetna prednost pred tekmeci dosežena. Ob koncu leta 1983 je motor stekel. Šest mesecev pozneje so ga vgradili v posebej prilagojeni takratni BMW 735i. In, upoštevaje novi avtomobil 750 iL v celem, je račun pod črto takšenle: 45.000 vloženi delovnih ur in več kot 2 milijona prevoženih testnih kilometrov.

BMW 750 iL ter dvanajstvaljnik v njem sta zdaj že nekaj tednov nared. Proizvodnja teče. In kupci so v vrstah. Motor sam po sebi je ta hip edini nemški dvanajstvaljnik, pa tudi prvi nemški dvanajstvaljnik od Maybachovih časov (1937) sem. Letos bodo naredili 5000 dvanajstvaljnih beemvejev. Prihodnje leto: več kot dvakrat toliko. Prednost pred tekmeci je na vso moč očitna. In, to je jasno, tudi nadvse dobrodošla.

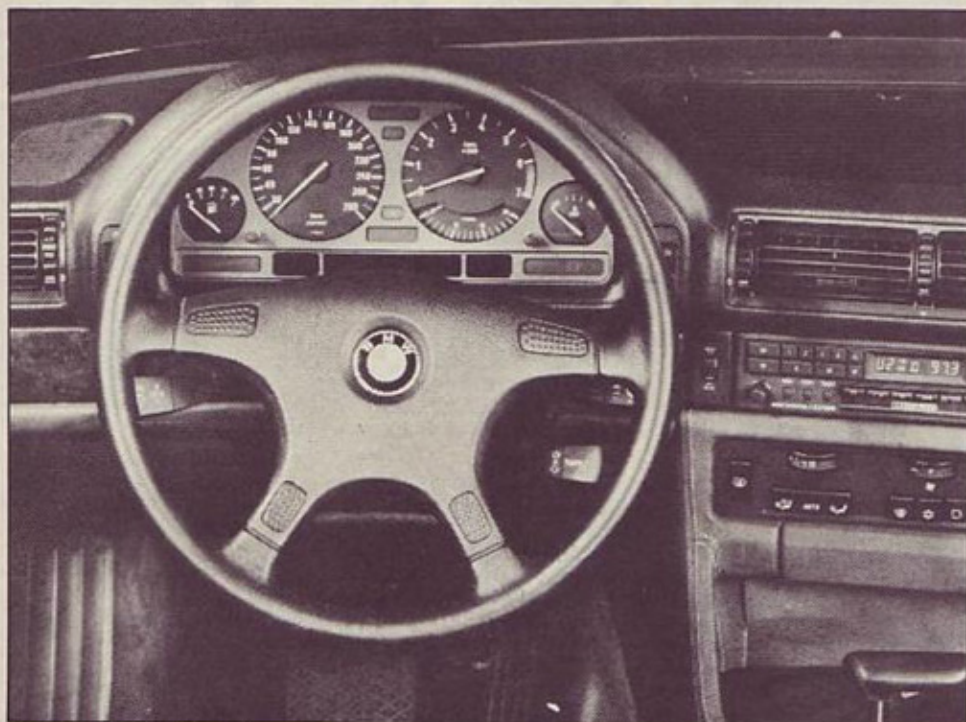
Novi motor je torej V-oblike, vrsti s po šestimi valji sta raz-

maknjeni v kotu 60 stopinj. V vsaki glavi je po ena odmična gred, gnana z verigo, v vsakem valju sta po dva hidravlično vodena ventila. Gibna prostornina: 4988 kubikov; največja moč: 220 kW (300 KM) pri 5200 vrtljajih v minuti; največji navor: 450 Nm pri 4100 vrtljajih v minuti. Motor je sestavljen iz približno 2500 delov. Glava in blok sta iz lahke kovine. Ročična gred je v 7 ležajih, z dvanajstimi protitežmi. Veliko število valjev omogoča majhne bate, z majhnimi težami in kratkimi gibi. S tem v zvezi so kratke poti plamenov z vžigalnih svečic. Sledita ugoden izkoristek in prepričljiva prožnost. V isti sapi je potrebno spomniti tudi na zmerno, torej ugodno porabo goriva.

Motor je ne le za tehniške sladokusce, tudi za mimoidočega radovedneža vzorno »čist«^o izdelek. Prostor v nosu vozila je z njim napolnjen do zadnjega kotička, ampak prav nikjer ni navlake, ki bi motila ta čudoviti prizor. So samo lične sesalne cevi na obeh straneh motornega pokrova. In je ogromno elektronike, ki je oko ne zazna. Njena spominska zmogljivost znaša 120 kilobitov, torej znatno več kot pri običajnem hišnem računalniku.

»Zanesljivost!«^o – je bilo geslo tega natančnega dela. Vsaka od obeh šestvaljnih vrst ima svoj sesalni sistem, svoj razdelilnik vžiga in svojo digitalno elektroniko (motronic). Tudi glede dovoda goriva sta povsem samostojni. To pa pomeni, da zmora ta motor v sili delovati tudi le s polovičnim številom valjev. In prignati vozilo v mehanikarske roke. Seveda nadzira elektronika tudi izpušni sistem ter delovanje





Prestiž: natančnost in usnje

serijsko vgrajenega tristeznega katalizatorja v njem. Tako je novi motor nadvse čist, tudi kar se okolja tiče.

Krstna izvedba dvanajstvaljno motorizirane limuzine je bila na voljo le z oznako L, ki pomeni Länge (= dolžina) in Luksus obenem. Dolžina je omenjena zato, ker je BMW 750 iL v celem za 114 milimetrov daljši od ostalih primerkov te serije, dobiček pri dolžini pa so oblikovno komajda opazno vtisnili v oboja zadnja vrata in pragova pod njimi. Sedeva zgolj zato, da bi bilo potnikom na zadnji klopi prostorsko še udobneje. Ker bodo dvanajstvaljnik ponudili tudi v običajno dolgi karoseriji in brez črke L na zadku (to se bo zgodilo v naslednjih tednih), smo tudi to možnost v tabelo s tehničnimi podatki že zapisali. Ne glede na karoserijski dolžini pa velja: če je v nosu dvanajstvaljnik, je ledvičasta maska pred hladilnikom (nerodno) večja, kolesna platišča so lahka in zglajeno oblikovana, dvojna izpušna cev pa je štirikotne oblike. Po teh treh lastnostih se beemveja 750 iL in 750 i na oči ločita od šibkeje motoriziranih bratov 730 i in 735 i.

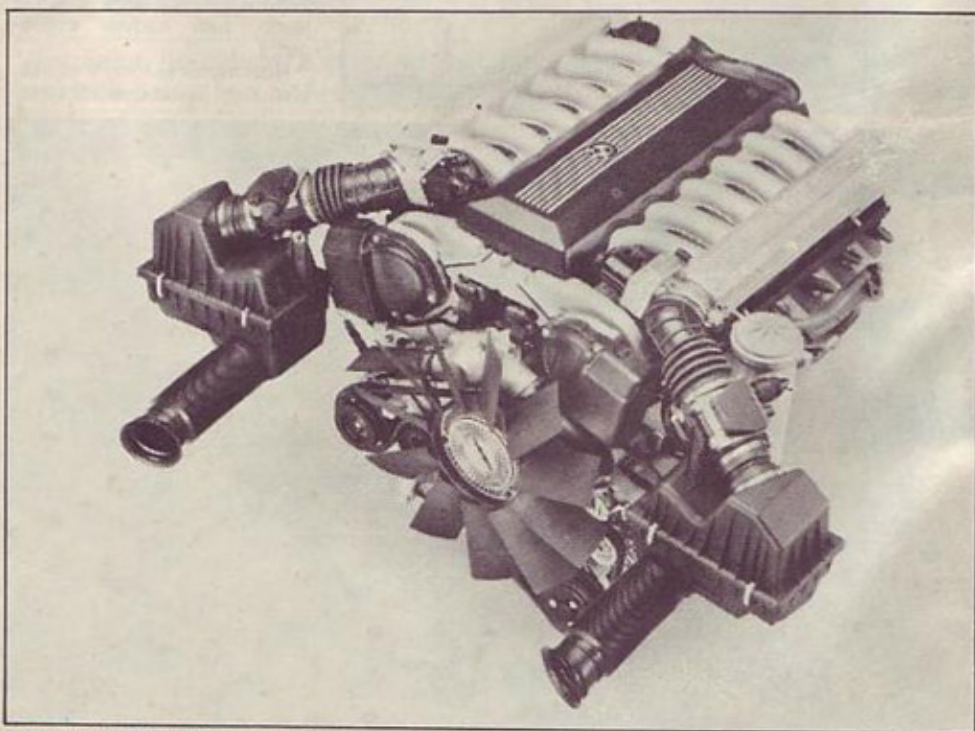
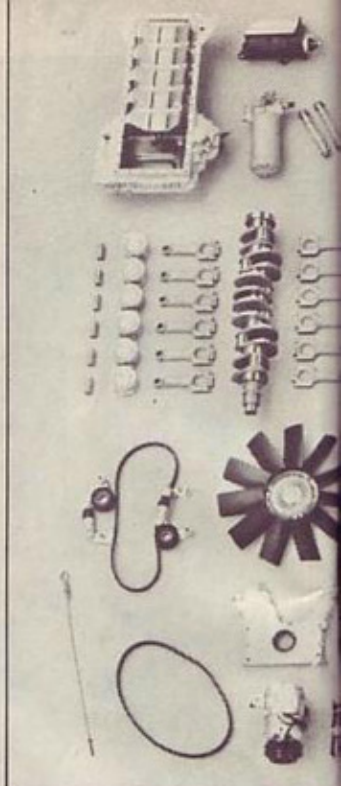
Ker smo o novincih iste serije že dvakrat obširneje pisali, velja ob BMW iL omeniti predvsem razkošje njegove serijske in doplačilne opreme. Večidel obeh sort dodatkov krmili elektrika ali pa jim stre-

že elektronika. S spiska serijsko vgrajene opreme povzamem: zavorni dodatek ABS, potovalni računalnik, klimatsko napravo, halogenske žaromete, električno vodeni in ogrevani zunanji ogledali, zračenje mirujočega vozila ter osrednjo ključavnico za vrata, pokrove in pomično streho –

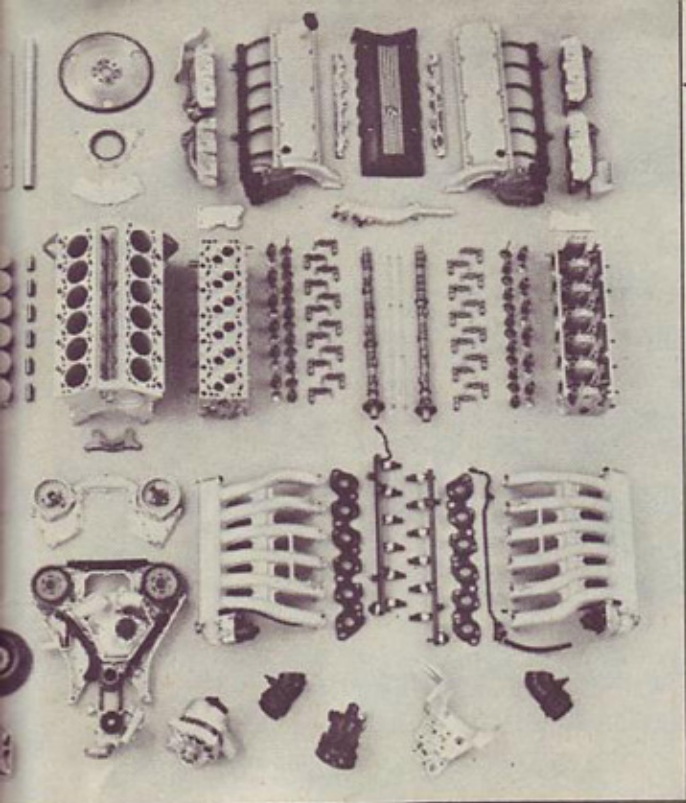
z daljinskim upravljanjem (z največje razdalje 5 do 6 metrov). Obenem so v osnovni ceni tudi paleta kovinskih barv za karoserijo, usnje na sedežih in – ena od osnovnih posebnosti tega vozila – elektronski omejevalnik največje hitrosti. BMW 750 iL (pa tudi 750 i) je namreč zlahka kos

hitrostim nad 270 kilometrov na uro, a so mu največjo hitrost že v tovarni omejili na okroglih 250 kilometrov na uro. Kot dokaz odgovornosti do dogajanj v cestnem prometu – je bilo slišati iz ust Beemvejevega šefa Everharda von Kuenheima.

Še več zelo imenitnih, a tudi



Motor: lahko bi bil okrasni predmet



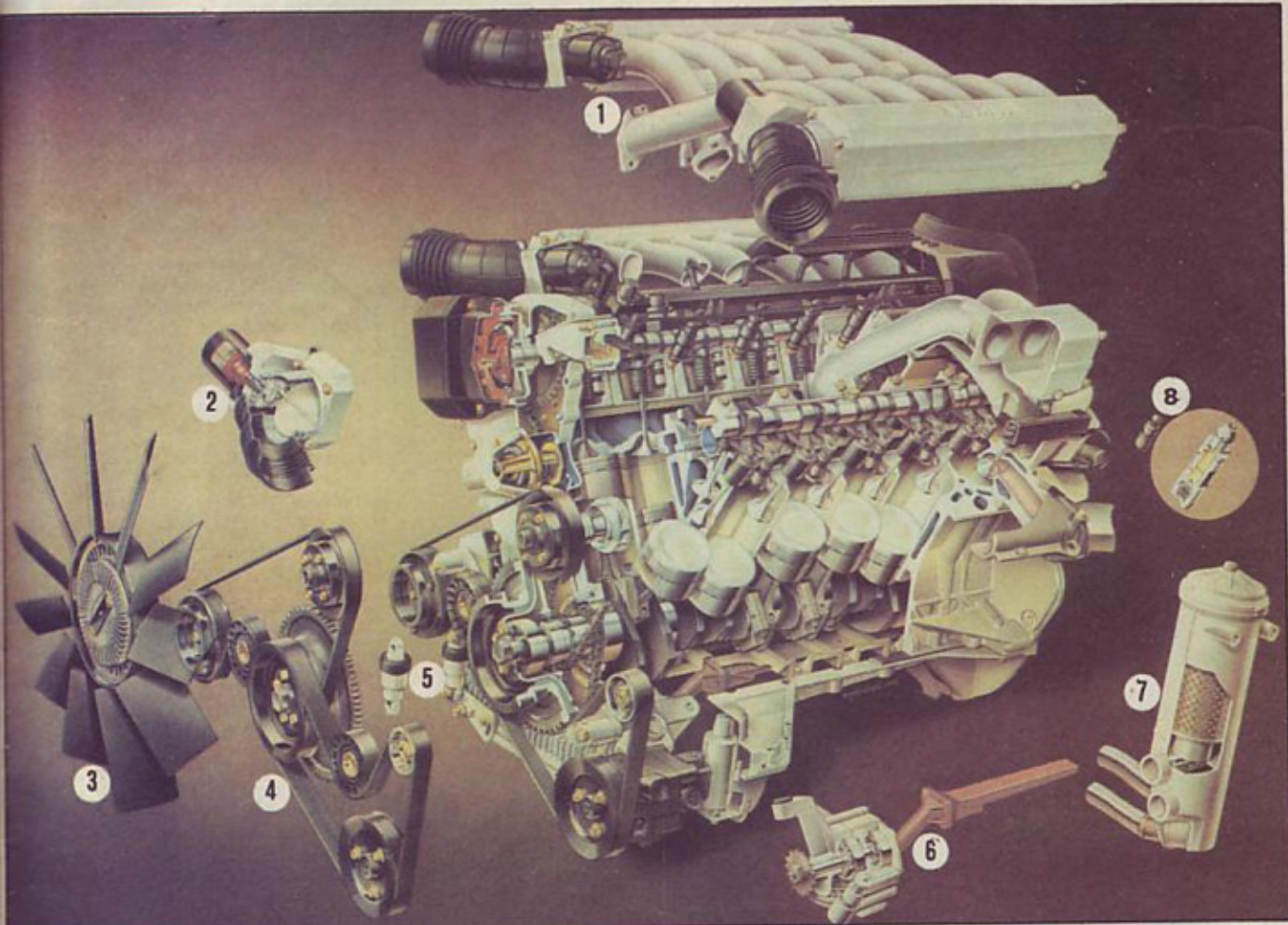
dragih reči je na listu z opremo, za katero je mogoče doplačati. Na primer zračna vreča v volanskem obroču (2400 DM) ali ASC in MSR (kar sta kratici za samodejni nadzor stabilnosti in regulacijo motornega zaviranja), ki sta na prodaj za 1300 DM in preprečujeta zdrsavanje pretirano gnanih ali pretirano motorno zaviranih koles, delujeta pa družno z ABS, z EML (elektronsko vodena motorna moč) in obema motronicoma; ali pa športna prednja sedeža s spominom za električno nastavljanje (hkrati se samodejno nastavita tudi zunanji ogledali, pri čemer se desno za vzvratno vožnjo zasučje navzdol), ki staneta pri različici L »le« 630 DM, ker sta tako opremljena že serijska sedeža, pri različici normalne dolžine pa kar 3500 DM. In tako dalje!

Del izmed v celem 2500 motornih delov

Ko se človek uči številnih elektronskih kartic pri tem avtu, ne more prezreti EDC, kar je skrajšava za elektronski nadzor blažilnikov prednje in zadnje preme. Zraven sijo tudi samodejno hidropnevmatsko nastavljanje višine zadnjega dela vozila od tal ter stikalo (komfort/šport), s katerim voznik ukazuje, kako trdo blaženje želi imeti ta ali oni hip vožnje.

In, ko smo ravno pri podvozu: obe premi sta ostali skoraj povsem enaki kot pri že znanih in šibkejših različicah serije »7«. Le, da so pri prednji premi zavorne kolute prilagodili povečani motorni moči, pri zadnji premi pa postregli z doplačljivo in pravkar omenjeno elektroniko.

Elektronika streže tudi serijsko vgrajenemu štiristopenjskemu samodejnemu menjal-



1 sesalne cevi, 2 – sesalna loputa z motorjem za nastavljanje, 3 – ventilator, 4 – sistem za pogon pomožnih agregatov, 5 – hidravlični napenjalnik jermenov, 6 – oljna črpalka, 7 – oljni filter, 8 – hidravlični nastavljalnik ventilov

niku, voznik pa ji more ukazovati s pomočjo stikala ob prestavni ročici. Tri stopnje z oznakami S (šport), E (ekonomičnost) in M (ročno) omogočajo vožnjo v smislu teh treh besed: športno, ko ubira elektronika krajše prestavne prenose, varčnejšo, ko je samodejno pretikanje navzgor hitrejše, v obratni smeri pa bolj oklevajoče, ter ročno, ko voznik pretika takrat, kadar sam hoče. Zdaj prištejem še servotronic, ki streže volanu in moč servoojačevalne naprave sproti prilagaja hitrosti vozila (podobno kot se to samodejno dogaja s pritiskom brisalnikov ob prednje steklo) – pa vam je verjetno že lahko vsaj približno jasno, kako prestižen in moderen avtomobil je tale novi BMW.

Seveda si je mogoče zažele-



Različica	750 i	750 i kat	750 iL	750 i L kat
motor	dvanajstvaljni, V 60°	dvanajstvaljni, V 60°	dvanajstvaljni, V 60°	dvanajstvaljni, V 60°
gibna prostornina (kubiki)	4988	4988	4988	4988
virtina in gib (mm)	84,0×75,0	84,0×75,0	84,0×75,0	84,0×75,0
največja moč kW (KM) pri l/min	220 (300) pri 5200	220 (300) pri 5200	220 (300) pri 5200	220 (300) pri 5200
kompresija	8,8 : 1	8,8 : 1	8,8 : 1	8,8 : 1
največji navor (Nm pri l/min)	450 pri 4100	450 pri 4100	450 pri 4100	450 pri 4100
odmična gred (pogon)	po ena v vsaki glavi (veriga)			
polnjenje z gorivom	elektronsko vbrizgavanje motronic			
menjalnik	samodejni štiristopenjski menjalnik			
prednja prema	posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, potisne opore, stabilizator			
zadnja prema	posamične obese, vzmetni nogi, poševna vodila, stabilizator			
zavore spredaj	kolutne, posebej hlajene, servo, ABS			
zavore zadaj	kolutne, servo, ABS			
platišča	7 J×15	7 J×15	7 J×15	7 J×15
gume	225/60 VR 15	225/60 VR 15	225/60 VR 15	225/60 VR 15
teža praznega vozila (kg)	1800	1800	1860	1860
dovoljena skupna teža (kg)	2300	2300	2350	2350
medosna razdalja (m)	2,833	2,833	2,947	2,947
dolž. × širina × višina (m)	4,910 × 1,845 × 1,400		5,024 × 1,845 × 1,400	
0–100 km na uro (s)	7,4	7,4	7,4	7,4
največja hitrost (km na uro)	250	250	250	250
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,9/11,1/19,8	8,8/10,9/19,8	8,9/11,1/20,8	8,8/10,9/20,8

ti tudi zapiranje vrat s pomočjo posebnih elektromotorjev in prav nič presenečeni ne smete biti, ko sedete na zadnjo klop, pa se zglovniki za vami sam od sebe dvigne nad naslonjalo.

BMW 750 iL zna torej postreči z vsem, kar si zna človek današnjega dne v avtu pozelet. Enako prepričljiva pa je tudi vožnja z njim.

Motor vzge neslišno in takšen skorajda ves čas tudi ostane. Ropota ni. Slišati je moč le šum – zamolkel in prav nič odvečen – ko vozilo pospešuje. Pospešuje pa tako kot se za dvanajstvaljnik spodobi: odločno, športno, brez najrahlejšega oklevanja. Z mesta do 100 kilometrov na uro v 7,4 sekunde. Hitrost narašča, avtomobil polzi skozi zrak. A je vseeno čvrsto na tleh. Tudi pri 250 kilometrih na uro. In tudi, če se vam zahoče vijugati.

Da, BMW 750 iL je temeljit avtomobil. Naprodaj je za 119.000 DM. Malce cenejši bo 750 i: 102.000 DM. In krepko dražji bo 750 iL7. L7 pomeni vsa oprema skupaj, že vgrajeno! Luksusna limuzina od vrha do tal. Prestiž. Sanje. Biznis! Za 135.000 DM!



BMW 750 i(L) je torej vrhunski avtomobil. Z dvanajstvaljnim motorjem je zapeljal med elito: k imenom, kakršna so Ferrari, Lamborghini in Jaguar. Klub štirih! In kdo bo peti? Za zdaj je to zapisano le v zvezdah. Ampak zagotovo bo imel zvezdo na nosu!

MARTIN ČESENJ