



BMW Клуб България

www.BMWPower-BG.net



BMW 7 (E38) - АВТОМОБИЛЪТ НА СТАРО: ПЛЮСОВЕ И МИНУСИ

AGT: Добре известно е, че топлимузината на баварците попада в онзи елитен клуб модели, в който могат да си позволят да членуват малко производители. Това стеснява кръга на потенциалните купувачи на седмцата до хора с представителни нужди и най-вече колосален финансов потенциал, които рядко могат да бъдат заинтригувани от кола-втора ръка. От друга страна, най-голямото BMW представлява несъмнен връх в съвременните технологии и инженерна мисъл, на фона на който цените в Западна Европа представляват истинско изкушение за българите с по-дебел портфейл. По данни на ADAC E38 е сред най-качествените автомобили, произведени след 1994 г.

Колкото и близка да е до съвършенството германската лимузина обаче си остава човешко творение и като такава не е лишена от особености и капризи. Добре е бъдещият горд собственик на седмцата да знае за тях, за да си спести не само ядовете, а и значителни средства, без които поддръжката на подобна красавица така или иначе не минава. Излишно е да се споменава, че както при всяка кола от върховия клас инженерните недомислици в E38 са почти изключени. Голямото BMW изобилства на сложни механизми, повечето от които водачът използва крайно рядко. Такава глезотия например са електрическите огледала. Те са удобни за паркирането на грамадата, но собственикът обикновено ги ползва един-два пъти и след като им се нарадва ги забравя. В резултат на това механиката им клеясва и блокира.

Много от модификациите разполагат с два съда за течност за чистачките. В единия се налива концентрат за миене на стъкла, а в другия - вода или незамръзващ разтвор. Много собственици не знаят това и се ядосват, защото, когато пуснат чистачките, първите, два маха са на сухо. В такъв случай е уместно да се потърси вторият съд, а най-добре е да се прочетат... инструкциите в упътването на производителя. Съвсем не е изключено в тях да се открият куп други неподозирани способности на колата.

Двигателите от Бавария отдавна са се превърнали в мит с възможностите и здравината си. По отношение на надеждността E38 надминава дори легендарния си предшественик от 1987 г. Оплакванията от новата седмца са свързани най-вече с водната помпа, която при някои модели е изработена преимуществено от пластмаси и не издържа високи температурни натоварвания. Проблемът може да се задълбочи при шестцилиндровите мотори, при които повреда в помпата нерядко води до прегряване и изкривяване на главата. От средата на 1998 г. моделът 728i се оборудва с нова помпа и рисковете отпадат.

Голямата "баварка" е особено чувствителна към калпавия бензин. Лошото гориво рядко влияе на потентността на мотора, но лесно бастихва катализатора. Най-разумното решение е той просто да бъде демонтиран. Това обаче трябва да бъде сторено от опитен специалист, а най-добре във фирмен сервис. Операцията е тънка и за оптимален резултат изисква препрограмиране на електронния команден блок.

Абсолютно недопустими са експерименти с маслото. Лошата смазка се отразява пагубно върху работата на двигателя и дори върху компресията му.

Повечето седмци са комплектовани с автоматични трансмисии, които са извънредно здрави и добре измислени. Правилната им експлоатация обаче си иска опит. Ако например колата пробоксува в сняг или кал, последното, което трябва да се прави, е да се даде газ до ламарината в позиция "D".

Скоростната кутия вероятно ще мине през всички предавки без особено усилие, при това не само по веднъж, а резултатът от статичното рали може да бъде плачевен. Звучи смешно, но специалистите отново съветват да се прегледа книжката с упътването, където педантичните германци са описали почти всяка възможна ситуация от подобен род.

Както се полага на автомобил от висшия клас, окачването на седмцата е със сложна конструкция, която да осигури максимален комфорт на пътуващите. Здравината на възлите и детайлите носят чертите на всичко немско, но експлоатацията в родни условия е в състояние да съсипе и танк. Бъдещият собственик на BMW 7 трябва да се подготви за почти задължителна смяна на тампони, както отпред така и отзад. В най-добрия случай издържат до 70 000 км. Бързо се износват и накладките на спирачките. Известни са случаи, когато се налага смяната им след... 5 000 км.

Седмцата е буквално претъпкана с електроника. Още със завъртането на контактния ключ двайсетина компютъра започват да се "изясняват" един на друг и поверяването на електрическата система в ръцете на дилетант е чиста проба безразсъдство. Дори само един грешно свързан проводник е в състояние да обърка работата на целия автомобил. Единственото, за което собственикът може да се довери на неспециалист, е замяната на крушки на фаровете и то само, ако не са ксенонови. Германският софтуер от средата на 90-те по принцип не е от най-безпроблемните и поради това са възможни невярни индикации на бордовия компютър. Фатални повреди са почти невъзможни, макар че както всичко при седмцата отстраняването им не е никак евтино.

Именно това прави иначе изумителната баварска лимузина твърде съмнителна от гледна точка на здравия финансов разум инвестиция.

Справка за модела

BMW 7 (E38)

История

Май 1994 Представена е новата седма серия на BMW с фабричен индекс E38

Септември 1994 Нов флагман 750i с 5.4-литров V12 и мощност 326 к.с.

Септември 1995 Дебют на най-малката модификация 728i с редови шестцилиндров мотор (193 коня)

Март 1996 На пазара е пусната модификацията 725 tds. Започва оборудването с V-образни осемцилиндрови двигатели с работен обем 3.5 и 4.0 литра

Септември 1998 Модернизация на купето. Моторната гама се обогатява от два нови дизела - 730d и 740d

Септември 2001 Дебютира новата седма серия на BMW със заводски индекс E65

ЦЕНИ НА РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ

Двигател (без оборудване) 9 811 EUR

Скоростна кутия (5-степенна механична) 4 088 EUR

Динамо 460 EUR

Стартер 410 EUR

Водна помпа 179 EUR

Ауспух (пълнен комплект, без катализатор) 1 278 EUR

Спирачни дискове (2 бр. предни) 204 EUR

Накладки (предни дискови) 154 EUR

Фар (комплект) 307 EUR

Преден калник 179 EUR

Цените са за оригинални резервни части по

BMW 740i /286 к. с./, произведен 1994 г.

Източник www.mobile.bg

Автор: **Димитър Димитров**

AvtoMitak@avto.bg



www.BMWPower-BG.net

Българският сайт за Българските BMW Ентусиасти

