



BMW Клуб България

www.BMWPower-BG.net



ВЪПРОСИ ЗА БМВ КЪМ ЕКСПЕРТ ОТ ДАРУКАР, ЗАДАВАНИ ОТ ПОТРЕБИТЕЛИТЕ НА БМВ КЛУБ БЪЛГАРИЯ (www.BMWPower-BG.net) БЛАГОДАРЕНИЕ НА LANDSHARK !!!

Колата е на един мой бивш учител и настоящ много добър приятел. Колата е стара - БМВ 318 Е30 - май е '87г.:

1. Започнало да върви по-малко, да гори доста повече, а на празех ход като загрее - "клати" оборотите. Иначе моторът работи доста добре за състоянието си. НА 170.000 реални (май) км е. За мен това 90% е от ламбдата или евентуално от някой топлинен датчик или датчик по инжекцията. Ама най-вече съм склонен да мисля, че е ламбдата. Какво ще кажеш? Мисля да го закарам на KTS в Бош сервиза в Пловдив - добър е! Ако е от лабдата - каква е оригиналната - Бош ли е и колко струва? Може ли да се сложи евентуално английска за по-евтино или не?

Най-добре да си направиш диагностика за да се определи ТОЧНО проблема - не е напълно сигурно че е ламбда сондата. Какъв вид е пише на самата ламбда сонда - следващата е препоръчително да е същата. Трябва да имаш предвид че при смяна на ламбда сондата, за да работи компютъра добре, е необходимо да се изчисти от грешки от старата и да се кодира новата. А това се прави изключително от нас и нашите дилъри. Това е. Диагностикът ни е превъзходен, може да си запишеш час по телефона. Личният телефон на диагностика е 088/328210 - Христо Бохотски.

2. Слагат му АРАЛ масло, което според мен не е подходящо. Ти какво би препоръчал. Братовчед ми е официален вносител на Fina за БГ, според мен е по добре. Или какво друго - Castrol полусинтетика или минерално...?

Много по-добро е Fina от Арал, особено като имаш и роднина вносител. Дали да е синтетично/полусинтетично или минерално зависи основно от джоба, а и от състоянието на двигателя. Кастрол GTX3 Magnatech също е добро масло, Кастрол RS за 318-ската просто няма смисъл - прекалено скъпо за този мотор.

3. Нещо му сменяли маслото на диференциала (не знам що) и сега виел. Какво масло е най-подходящо да налеем в диференциала и какво в скоростите.

Най-вероятно ще трябва да се търси нов диференциал. Ремонт - не се препоръчва, не излиза сполучливо. Значи най-вероятно са сменили маслото с неподходящо - за БМВ диференциал само масло MSP, което го има при нас в Дарукар и при дилърите ни също. Ако се сложи друго масло - до 1000 км започва да вие. За скоростите най-подходящо е TQD-ATF (за автоматици и ръчни), иначе на самата скоростна кутия отдолу от дясната страна пише (лепенка) какво масло се препоръчва за конкретната скоростна кутия.

4. Светят му ония лампи по инспекциите - как да ги нулирам сам (дай ми оня линк, че го загубих) или е по-добре в сервис да ми ги нулират. Май свети само INSPECTION, а ония долу май не светят. Това станало 2-3000км. след като сменил маслото и му ги нулирали. Може ли пък да не е подходящо маслото?!

Нулирането на инспекцията е безплатна услуга в Дарукар. Не пробвай сам - става скъпо.

5. Свети лампата за износени предни накладки. Какво да правя - дали да сложа хубави нови накладки (какви и колко пари са - "Феродо"?! да или не) или да я изолирам да не свети?!

Обикновено се сменя с нов датчик и нови накладки. Оригинални. Изолиранито на датчика не е препоръчително.

6. Отпред му сложили много ниски гуми (да речем 195/50-15"), отзад много високи (да речем 205/60-15"). Това проблем ли е (освен теоретичните проблеми за всяка кола) конкретно за това БМВ?

Ако няма ABS не е проблем. Така просто по-бързо ще ти отиде предницата с тези ниски гуми.

7. понеже съм чувал много различни мнения по въпроса ... препоръчително ли е да се сменя маслото на хидравликата на волана и маслото в скоростната кутия или е по-добре да не се пипа?!

За хидравликата: за по-обикновените модели (E30, E36, E34, E46, E39, E32 с обик.хидравлика) на 40К км се препоръчва смяна маслото на хидравл. течност ЗАЕДНО С ЦЯЛОТО или (в зависимост от модела - само филт.елемент). За 8 серия (850CSi, 840Si) и новите по-големи седмици хидравликата обикновено управлява кормило, спирачки и задно окачване с ниво регулиране. Хидрав. помпа се казва тандем помпа- две в една. И там смяната е само в специализиран сервис по-строго специален начин: изключително прецизна операция.

За скоростната кутия и диференциала: на 40К км ЗАДЪЛЖИТЕЛНА СМЯНА!!! (за диференциала - не зависимо какъв е, маслото е специално BMW - MSP 35 лева/литър). С това се предотвратява виене на диференциала: ако вече вие, само присадки може да помогнат. Ако не се смени - трудно включват скоростите, маслото става черно и не си

върши работата; синхронизаторите са от месингова сплав и ако не се сменя редовно маслото се износват бързо - ремонта много скъп!!!

8. Карам БМВ 316и '93 Е36

Имам следния проблем - когато запаля двигателя, се чува чукане горе в клапаните. Това продължава, докато двигателя загрее. Ходих по майстори, които ми казаха, че е от хидравличните повдигачи на клапаните, но не било проблем, който трябва да се отстранява - можело да се кара и така. Така ли е или трябва да ги сменям ? И ако може някаква ориентировъчна цена на повдигачите /само като резервни част/, защото различните майстори ми казаха цени от 80 до 400 лева за нови.

При всички положения трябва да се отвори да се види състоянието на разпред.вала и кобилиците. Ако не са износени, което е съмнително, се сменят повдигачите (приблиз.цена в Дарукар 40 лв/броя) и след това ЗАДЪЛЖИТЕЛНО смяна на масло и маслен филтър (Дарукар продава качествено наливно масло с цени от 6 до 25лв/л). Ако се продължи да се кара се износват кобилицы и вал и по-късно ще се стигне до необходимост от смяната им, което ще струва към 2000 лева.

Не е ясно с какво масло караш. Поначало този шум се появява основно от използване на некачествено масло, в следствие на запушване на отворите на хидравл. повдигачи - може да пробваш първо преди да предприемаш каквото и да е друго, да смениш маслото (не знаем какво е то!) с хубаво (примерно от Дарукар). Най-близкия дилър е в Плевен (и са много добри). Има и в Русе.

9. Az karam BMW 318i(1990 fevruari) touring s motor M40 i imam syshtoto trakane dokato dvigatelq zagree, no za sega si go karam taka. I na men maisotra mi kaza che za sega moga da karam taka, no ako sym gi smenql e mogel da padne razhoda. Ta za sega sym taka, no po nqkoe vreme moge i da gi smenq. Az imam problem s vkluchvaneto na pyrva i vtora skorost kogato e studeno masloto v skorostnata kutiqta, a sled tova se opravq, no ne syvsem t.e. pak imam leki problemi pri vkluchvane na pyrva skorost v dvijenie(kogato kolata se dviji bavno). Moge li problema da e v syedinitelq i ima li smisyl da smenq samo masloto v skorostnata kutiq?

Ако съединителя отделя високо (или ако педала на съединителя е по-високо от спирачката) то определено съединителя е за смяна и скоростите хапят! Примерно комплект съединител в Дарукар струва 500 лева, смяната е 70 лева. Смяната на маслото в скоростите е препоръчителна, особено ако не е ясно кога точно е смянана последно. За повдигачите може да погледнеш предишния отговор (към батДанчо).

10. iskam da popitam za savet.Haresal sam si edno BMW E30 89GOD.sobstvenika mi kaza ce e mnogo dobro s gazova uredba,leti ganti,strashna muzika,i drugi ekstri.318-ka e 89god.s 4-ri vrati e cerno na zvjat,iska mu 4000LV.kato zena dobre li e?kato model kak sa 318-te,gorjat li mnogo benzin gas?nishto drugo po osobenno ni mi kaza.

Чесно казано с тази газова уредба обикновено само проблеми има. Цената като цена е добра, но особено ако двигателя е с ангренажния ремък (M40) по-добре се откажи. 318is са много по-добър вариант. Поначало 318is с M42 имат проблем с гарнитурата на главата, но той се проявява обикновено до първите 100К км, отстраняването му струва около 600 лева в Дарукар; но повечето коли Е30 в БГ са вече на на повече от 150-200К км така че това едва ли е проблем...

11. А повдигачите може ли да се сменят един по един или само в комплект всичките ?

Няма голям смисъл да се сменят една по една. Май така и по-скъпо ще ти излезе. Това което е под въпрос е дали само повдигачите или имаш износвания и по разпред вал и кобилиците, което вече е по-скъпото. Другото което мисля че пропуснахме да го запишем е че така или иначе като имаш проблем с повдигачите разхода се качва: плащаш повече за гориво. В този смисъл ремонт си струва доколкото ще спестиш средства от по-добрата консумация след ремонт.

12. Читав двигател ли е M42?

M42 е железен мотор. Не създава никакви особени грижи, нито има никакви специфични проблеми с него. Разбира се говорим ако колата се поддържа редовно и както трябва. Иначе колкото и да е здрав един двигател, нищо не би устояло на зверска експлоатация.

Тук малко ще се отклоним от въпроса, но трябва да знаете че БМВ не случайно са въвели системата с инспекции, жълти сигнални лампички на които периодично ви светват в БМВтата. Вярно е, че производителя и свързаните с него оторизирани сервиси винаги организират нещата така че да печелят. Но искам да разберете, че зад тази система не идеята за печалба стои, а има мисъл за оптимално поддържане на колата. По данни от фирмата при редовно поддържане и изпълняване на всички заводски предписания по инспекциите БМВтата може да служат безпроблемно поне по 500 хил км! При това при всяка инспекция обаче сервиза подробно оглежда колата, проверява и сменя необходимите консумативи. Вярно, може да е малко по-скъпо отколкото просто да се кара докато се повреди нещо, но пък за сметка на това гарантирано пробег и срока на употреба на автомобила е много по-дълъг. При нас специално най-безпроблемните коли, са именно тези, обикновено на баровци, които редовно идват на инспекции - при тях обикновено има само обслужване, много рядко повреди.

13. pri men (dvg M40) okolo 700 km sled smjana na masloto se pojavi tech na dalag pat predimno - ne moga da go lokaliziram tochno no e pod maslenia filter i daje po-skoro pri osnovata na prachkata za merene na masloto - obache ne e sigurno che e tam. Spored men problema moje bi e ot tova, che pri smjanata slojiha full 4 litra i nivoto otide nad maksimuma - sega e malko nad polovinata mejdu min i max. Kakvo moje da bade tova?

Твърде вероятно да е от О-пръстена, който уплътнява основата на пръчката за проверяване на маслото. Тя обаче се вади малко трудно и не за препоръчване да се прави от хора без опит.

14. pri prevkljuchvane na skorosti pri niska skorost ima neshto kato leko pridarpvane ot kam diferenciala - tam sas sigurnost ima pone edin goljam semering za smjana no pone masloto si e dostatachno (dolivam) - njakakva ideja za tova?

За това предърпване отново бих препоръчал да се прегледат тампоните на задното окачване, както и висящия лагер на кардана. Самото масло на диференциала е препоръчително да се сменя на всеки 40 хил. км. при това е силно препоръчително да се използва само масла одобрени от BMW, каквото слагаме и ние в Дарукар.

ОЩЕ ОТ ЕКСПЕРТА ОТ ДАРУКАР

Напълно разбираема е горчивината ти. Това е известен недостатък на повечето петици от Е34, та дори и от първите години на производство на по-новите Е39. Наистина турбинките на водната помпа са ги произвеждали от пластмаса, което в последствие се е оказало неуспешно. Затова от БМВ са издали специална "сервизна информация" (service recall) и са заменяли безплатно по гаранция водните помпи с такива от новия дизайн, които са с метални турбинки: те не страдат от проблема стареене на пластмасата и последвало в краен етап чупене на турбинките, при което помпата на практика вече не работи. Проблема при нас е, че обикновено като се закупува автомобил втора употреба внесен от чужбина, особено от разни прекупвачи и когато колата мине през няколко ръце, понякога се попада на автомобили, които въпреки усилията на БМВ поради небрежност, игнориране или незнание от страна на предишните собственици не е извършена тази подмяна на водната помпа с модела от новия дизайн. И не са един и два случая когато в нашия сервиз са постъпвали прегрявани петици именно поради тази причина. Затова специално за Е34 петиците е напълно задължително при купуване се сменят ремъци, масла (ако не е известно кога точно са сменяни), термостат, евентуални някои тампони по окачването (това се проверява), и ***задължително*** се проверява ВОДНАТА ПОМПА дали е с пластмасова турбина или метална. Игнорирането на това може да доведе до много неприятни и неочаквани проблеми, и според мен ако си се разминал само с 2100 лв, колкото и да е болезнено в случая си се докоснал само до малкия дявол. В тази светлина няма как да пропусна да разкажа една история за един наш клиент, със също такава петица, на който водната му помпа от стария тип се чупи докато е на път, той обаче за щастие забелязва загряването и спира почти веднага, преди да са настъпили сериозни проблеми. Обажда се на пътна помощ, те идват, казват му че е помпата и му предлагат да му я сменят с нова, тяхна, която изважат от опаковка. Той се съгласява, монтират му я, оправят всичко, паят, човека си плаща и заминава. Малко по-късно обаче колата прегрява, човека вече карайки спокойно не забелязва това което води до много сериозно прегряване. Когато дойде при нас колата, беше известно само че е прегрявана и че водната помпа е нова. Следва отваряне на двигателя, се наложи да се прави наистина сериозен ремонт, следва накрая и ръчното напасване на 24-те клапана, което си е доста труд, като се има предвид прецизността, която се изисква. След като го затворихме, сменихме термостат (водната помпа дотогава я пренебрегахме, тъй като самия собственик настояваше че помпата е напълно редовна) и запалихме - започна

отново да грее и то сериозно. Тогава вече въпреки всичко свалихме водната помпа и какво да видим - да, на пръв поглед същата като оригиналната помпа, само че турбинките са по-къси и не могат да осигурят необходимия за охлаждането дебит на вода!!! ПОМПА-МЕНТЕ!! Затова и силно препоръчвам специално за охладителната система да използвате по възможност оригинални резервни части.

Колкото и деликатен да е въпроса, наистина практиката и статистиката доказва че всъщност М40 е един от не особено удачните мотори на БМВ. М10, М20 и М30 - все железни мотори, същото е и при по-новите М42, М50, М60... Но специално този се определя като не особено успешен, като за разлика от събратята си, които изкарват безпроблемно (при редовна поддръжка!!) по около 500 хил.км пробег, М40 има живот от по около 200 хил.км след което обикновено е нужен ремонт - обикновено е необходима подмяна на разпределителния вал и повдигачи на клапаните. Има и случаи (по-редки) когато самите пружини на клапаните се 'вкопават' в главата, което за съжаление е необратимо и налага замяна на главата. Тези лоши работи може да се поотложат малко при използване на качествени масла, но за съжаление са неизбежни. И е напълно вярно че М40 яде разпределителен вал. Дали валовете на другите производители са по-добри или лоши нямаме сведения, тъй като Дарукар не работи с други производители освен тези, които препоръчва BMW, а специално фирмата Febi не ми е известна. Това което мога да кажа със сигурност е че освен BMW, качествени продукти за двигател правят Kolbenschmidt и още по-добри (но и по-скъпи) са тези от Mahle. За другите просто нямаме сведения.

Категорично НЕ! И дума не може да става М20, било дори и М20В25 да е грешно изчислен и проектиран. Вярно е че двигателя М20В25 има способността да пука глави (изключително рядко ги криви), а при по-сериозно прегряване не само пука, но и измъта, но НИКОГА БЕЗПРЕЧИННО. Дори имаме клиент с петица с такъв двигател, които изключително редовно си поддържа колата при нас и вече е над 750 хил.км без дори още да сме правили основен ремонт! Така че е напълно безпредметно твърдението че М20В25 е калпав двигател. Та това е един от двигателите на който БМВ гради репутацията си - все пак фирмата е всепризнат майстор на редовите шестцилиндрови двигатели. Изключително добре балансирани, здрави и с отлични показатели. Да не говорим за спортните S двигатели (в //М версиите) - това вече са истински шедьоври на двигателното инженерство, които конкуренцията все още не може да догони. Но да не изпадаме в самохлавства, а да се върнем на въпроса. Това което е важно за всеки редови шестак е особено внимание към охладителната система, защото двигателя е по-дълъг и по-чувствителен към недостиг на охлаждане. Затова ето няколко съвета за поддържането на двигателя в изправност:

1) ПРЕДИ ВСЯКО ЛЯТО (или максимум на 20-30 хил.км): задължително се мие радиатора отвътре навън, така че да се изчисти от всякакви мушишки и мръсотии. Това донякъде е специфично за нашия климат, защото в България като страна с по-топъл климат има повече насекоми и по-бързо (отколкото в Германия) се задръстват радиаторите и се намалява способността им да охлаждат. ПАК ЩЕ ПОВТОРЯ - важното е да се мие от вътре навън! Може да се прави дори с в домашни условия, с обикновен градински маркуч (сиреч не е задължително да е пароструйка) като се препоръчва да се свали перката и визкозитетния съединител за по-лесен достъп. Та с пусната течаща студена вода, маркуча плътно допрян от вътрешната страна на

радиатора се обхожда целия радиатор. Така 2-3 пъти и сте готови. Ние също го правим, понеже имаме клиенти които за седмица навъртат по 10хил. км, и то с не малко нощно шофиране. А особено през летния сезон има огромно количество насекоми и след 20-30 хил.км радиатора отпред е като запечатан!

2) За М20 - при всяка смяна на ремъка (60 хил.км) се прегелжда водната помпа.

3) Термостта по правило се сменя на всеки 100 хил.км.

4) На всеки 2 години се сменя охладителната течност.

Всичко това е достатъчно да гарантира безпроблемна и дълга експлоатация!

1. Лапмичката за горивото може да не свети и поради повреда в нивомера в резервоара (примерно поради заяждане в най-ниското положение), но това трябва да се провери. Провертката се прави при почти празен резервоар, иначе вероятно (ОПАСТНОСТА) от дрогиране и натравяне с бензинови пари е много голяма!! Затова ако не си сигурен че ще се справиш, по-добре се довери на някой, който знае какво прави.

2. Не трябва да те изненадва това че таблото има повече куплунзи - правят се за няколко различни модела, затова е напълно нормално не всичко да ти е включено. Това че не се превъртат километрите говори за това че най-вероятно е пипано таблото и са му чупени зъбчатките.

След като си сменил всичко по задния мост, препоръчително е да провериш тампони скоростна кутия и двигател. Също така самия кардан - висящи лагери и каретата.

Нормалното показание на стрелката на температурата на водата е точно в средата на скалата, което отговаря на 90*С. Това което описваш не звучи като нормална ситуация и вероятно не винаги колата ти е била така, може би сам си го усетил. При това дори и разхода на гориво се покачва. Препоръчвам в случая проверка и евентуално смяна на визкозитетния съединител (което е най-вероятната причина за малкото загряване в градски трафик), а след това ако евентуално пак държи по-студена по магистралата препоръчвам да се провери и термостата въпреки че е оригинален и нов - макар и много рядко, се случва да задират - което лесно може да се провери като се свали. Ако има проблем би трябвало да ти го сменят по гаранция.



www.BMWPower-BG.net

Българският сайт за Българските BMW Ентусиасти

