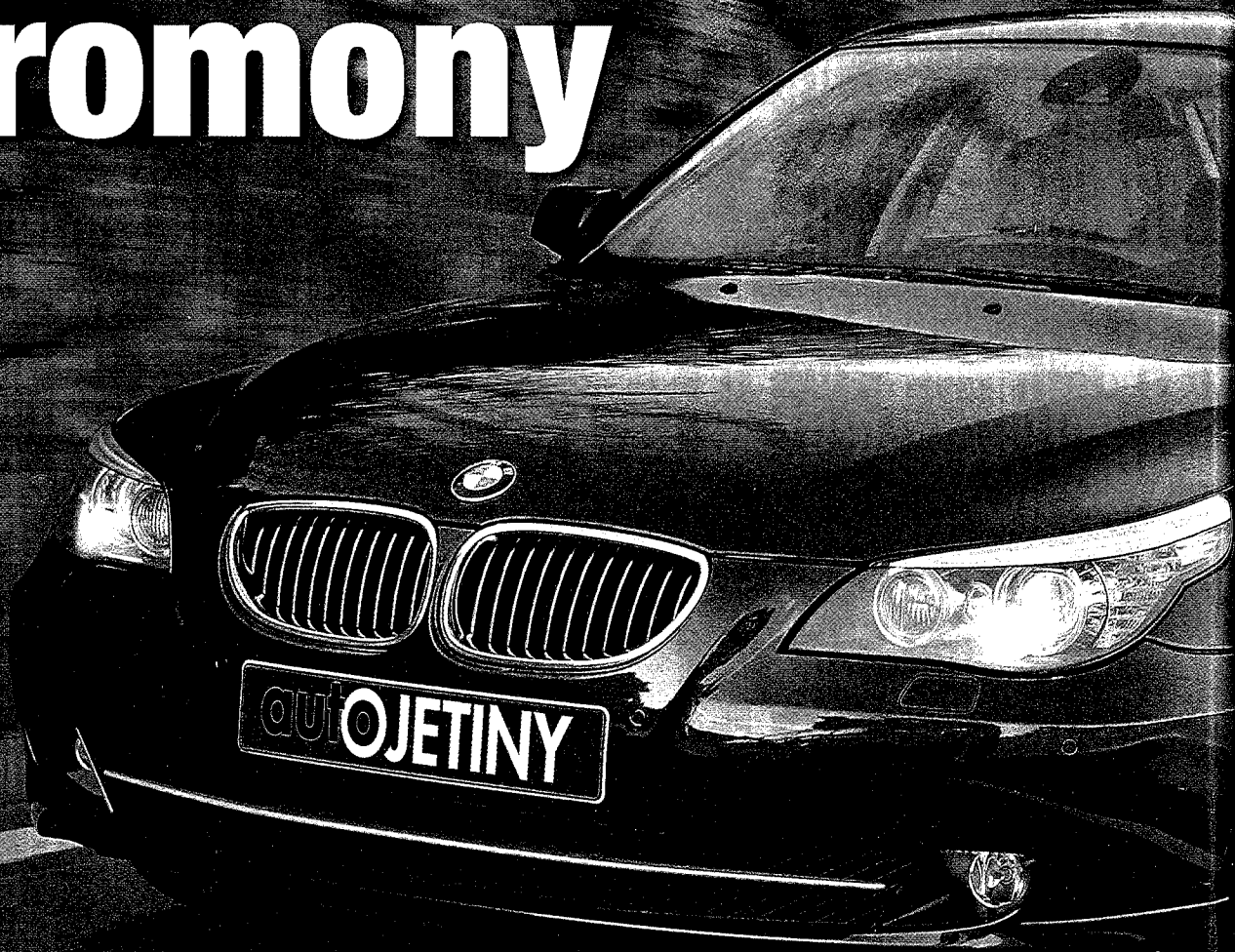


Bavorské feromony

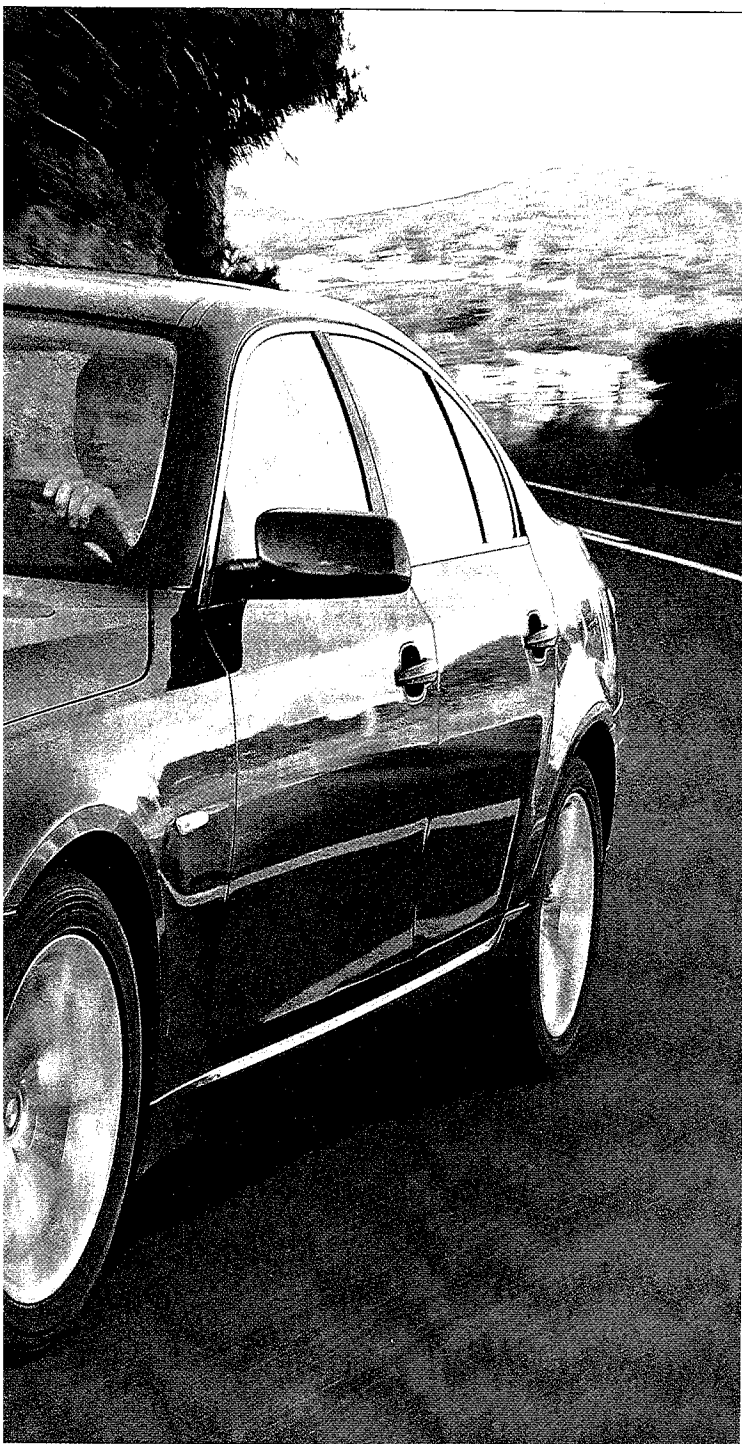


Zastavte na ulici náhodně několik lidí a zeptejte se jich, jaká že značka se jim vybavuje pod pojmem „nadupané západácké auto“. Odpovědi se budou vzácně shodovat na jménu BMW. Výrobky mnichovské automobilky totiž vždy představovaly úžasné přitažlivý „koktejl“ komfortu, dynamiky a všestranné použitelnosti. V případě poslední generace pětkové řady se k tomu navíc ještě přidává možnost jezdit stále aktuálním (v očích laické veřejnosti vlastně novým) „bavorákem“ za poloviční, ba třetinovou cenu.

Éra kdysi prostřední výrobní řady BMW, označené jednoduše jako řada 5, začala v roce 1972. Právě „pětková“ řada vždy nabízel to nejsprávnější řešení pro řidiče, kterému v obratné a jízdně hravé řadě 3 scházel prostor a vyšší komfort. V pořadí čtvrtá generace, představená velmi nezvykle na brněnském Autosalonu v červnu 2003, znamenala asi největší mezigenerační skok jak v technice, tak v designu. Její tvary má na svědomí americký designér Chris Bangle, kterému již o něco dříve vedení automobilky svěřilo úkol optické revitalizace svého výrobního programu. Dosavadní design bavoráků, jenž soustavnou evolucí dynamického a rafinovaně elegantního profilu dosáhl za ta léta téměř dokonalosti,

se už prostě neměl kam rozvíjet, takže nastal čas nového „velkého třesku“.

Bangleho kontroverzní výtvar v podobě větší a jen o málo starší řady 7 (E65) sklídl vinu kritiky za přehnaně kolosální design a optickou nestravitelnost některých linií (hlavně víka zavazadelníku). Ten, kdo pohled na novou řadu 7 přežil, ještě neměl vyhráno, protože ruka Mistra přetvořila k obrazu svému také interiér. Třešničkou na dortu pak byl dosud neznámý palubní systém iDrive, díky němuž šlo ovládat některé funkce vozu jediným multifunkčním knoflíkem ... Ovšem až po několikadenním intenzivním studiu uživatelského manuálu. Nový styl byl tedy na světě a automobilka měla před sebou nelehký úkol: Totiž přesvědčit zákazníky, že nešlápla vedle ...



Šumící iDrive

Takovou léčbu šokem jako v případě řady 7 si však výrobce u prodejny důležitější řady 5 dovolit nemohl, protože v jejím případě jde poněkud méně o demonstraci možností a odvahy, ale více o prodejnost. Proto je výsledek po všech stránkách trochu střizlivější, i když samozřejmě avantgardu svého tvůrce nese stále. Zachována zůstala určitá těžkopádnost, kterou ještě násobí vysoký profil boků a spíše prosklení, ovšem v kombinaci s výhrůžně zamračenými světlomety dostává tato hora plechu poměrně dynamický nádech hraničící s mírnou agresivitou. Hodnocení optické zdařilosti je sice ryze subjektivní záležitostí, ovšem poměřováno prodejností

vozu se risk designérů (a hlavně automobilky samotné) určitě vyplatil, takže nyní mnichovská automobilka udává trendy nejen v technice, ale nově i v designu (!). Opravdu mimořádný je součinitel odporu vzduchu sedanu v základních motorizacích, který dosahuje hodnoty $c_x = 0,27$. Přibližně rok po uvedení sedanu bylo nabídnuto také pětidevřové kombi s tradičním názvem Touring, jež se však v otázce prostornosti nemůže rovnat třeba s konkurenčním Mercedesem-Benz třídy E. Zavazadelník o objemu 500 litrů totiž začíná být těsný i kombíkům nižší střední třídy, Touring proto sází hlavně na líbivý vzhled a mnoho praktických detailů.

Rovněž v interiéru nezůstal ve srovnání s předchůdcem kámen na

JAK ŠEL ČAS

2003: Začátek výroby. Nejprve jako sedan ve variantách 520i (125 kW), 530i (170 kW) a 530d (160 kW), v závěru roku ještě 525i (141 kW) a osmiválec 545i (245 kW).

2004: Verze kombi – Touring. Nové varianty 525d (130 kW) a M5 (373 kW), inovativní 535d (200 kW) s dvoustupňovým přeplňováním a pouze automatickou převodovkou.

2005: Nové benzinové šestiválce řady N52 pro 525i (160 kW), 530i (190 kW), nově i jako 523i (130 kW). Osmiválec 545i nahrazen dvojicí 540i (225 kW) a 550i (270 kW). Nový čtyřválcový diesel 520d (120 kW), 530d s vyšším výkonem (170 kW). Pohon všech kol xDrive pro 525xi, 530xi, 525xd, 530xd.

2007: Modernizace. Zavedení programu „Účinná dynamika“. Benzinové šestiválce nyní vybaveny přímým vstřikem paliva HPI stejně jako nový dvoulitrový čtyřválec pro 520i (125 kW), který nahrazuje dosavadní, nejslabší šestiválec téhož označení. Diesely nyní se vstřikovaním CR třetí generace a piezoelektrickými vstřikovacími. 525d nyní s objemem 3,0 litru. Pro vybrané modely alternativně nová automatická převodovka se sportovním odstupňováním i chováním.

kameni. Celá palubní deska je vyvedena v nezvykle minimalistickém duchu, opticky ji oživuje snad jen široký dekorační pás dřevěné dýhy nebo kovu. Snaha o eliminaci „rušivých“ vjemů šla dokonce tak daleko, že mezi kruhovými přístroji „zahubila“ ukazatel teploty motoru, kupodivu ve výřezu otáčkoměru zůstává i nadále prehistorický ekonomér, bez něhož by se jistě mnoho řidičů obešlo ... Středová konzola je přece jen trochu střizlivější než u novátorské řady 7, nepřipomíná tudíž „babiččinu dřevěnou komodu“, ale také na ní zůstalo už jen základní ovládání klimatizace, o veškerý zbytek se má postarat modifikovaný palubní systém iDrive, který absolvoval inovaci za účelem zjednodušení ovládání. Kdo měl možnost porovnat zjednodušenou verzi v řadě 5 s původní z řady 7, deklarované zlepšení skutečně zaznamenal. Od modernizace v roce 2007 je navíc tento systém doplněn o volně programovatelná tlačítka pro rychlý přístup k požadované funkci, což je mimořádně praktická věc, škoda jen, že přichází tak pozdě.

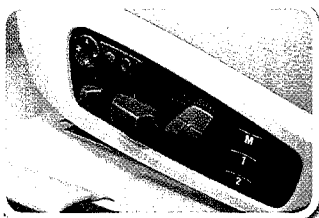
Uživatelé prvních sérií jsou vždy v roli pokusných králíků, problémy se vychytávají tak říkajíc na jejich hřbetě, což je snad takový malý trest za jejich nedočkavost koupit tu nejžhavější novinku. První ročníky trpěly na takzvané šumy v elektronice, některé systémy mezi sebou komunikovaly buď špatně, nebo vůbec, a tak nebyla nouze o různá „planá“ hlášení či úplné výpadky. Problémy s palubní elektronikou jsou však spíše maličké a ve srovnání s tím, co na tomto poli postihlo některé jiné výrobce, navíc to BMW uspokojivě vyřešilo svolávací akcí na aktualizaci softwaru. Z bohaté příplatkové výbavy ční nad rámec zvyklostí systém nočního vidění, který využívá infrakamery s dosahem až 300 metrů a obraz promítá na displeje informačního centra iDrive; ale hlavně pak unikátní Head-Up displej promítající některé informace na přední sklo přímo do zorného pole řidiče (o něm podrobněji dále v profilu). „Vychytávky“ jako radarový tempomat, adaptivní světlomety a varování před nechtě-

ným opuštěním jízdního pruhu jsou k mání i u jiných automobilů, nicméně BMW si s nimi skutečně vyhrálo, obzvláště u dvou posledně jmenovaných.

Novoty v konstrukci prodrazí opravy

Zásadní novinkou v konstrukci karosérie je vysoký podíl lehkých kovů. Prakticky celá přední část až po přední sloupky je hliníková, a to nejen u povrchových dílů. Tyto lehké komponenty jsou k původnímu ocelovému skeletu připevněny odizolovanými nýty a dále lepeny speciálním vysokopevnostním lepidlem, čímž je dosaženo vysoké tuhosti a spolehlivosti spoje. V případě větší havárie jsou opravy náročné a vyžadují speciálně vytvořené opravné postupy, s nimiž jsou mechanici značkových servisů obeznámeni. Oprava zásadněji havarované „pětky“ svépomocí nebo obdobným způsobem šetrčím finance je prakticky nemožná a její výsledek bude pravděpodobně neprovozovatelný. Před koupí by měl potenciální zákazník trvat na pečlivé prohlídce v servisu a v případě v minulosti havarovaného vozu vyžadovat od prodávajícího i veškeré faktury za opravu, čemuž by se dotýčný, má-li čisté svědomí, neměl bránit.

Tradičně výborné jízdní vlastnosti má na svědomí jednak precizní rozložení hmotnosti na obě nápravy (právě tomu měla kombinovaná konstrukce karosérie sloužit), jednak pečlivé odladění zavěšení kol. To využívá osvědčené koncepce robustního pomocného hliníkového rámu, který je pružně spojen s karosérií, jenž je, podobně jako samotná ramena, z hliníkové slitiny. Na rozdíl od svého předchůdce jsou čepy i ramena daleko houževnatější, ostatně nápravy jsou téměř shodné s těžkotónážní řadou 7, čemuž odpovídá také zvýšená životnost. Stejně jako u ní lze ale zaznamenat vysokou citlivost na vyvážení předních kol, jinak řízení v určitých rychlostech nepříjemně vibruje. Přibližně do najetých 150 000 kilome-



Příplatkové komfortní sedačky mají neuvěřitelný rozsah nastavení, ovládají se zde i hlavové opěrky

trů je výraznější opotřebení ramen a čepů spíše výjimečné (na rozdíl třeba od těžkého SUV X5), ušetřené prostředky ale bude dobré odkládat do strožku, neboť potřebě měnit celou soustavu ramen, u nichž nejsou čepy měnit samostatně, majitel nakonec vzhledem ke stavu českých silnic stejně neunikne. Může je ale zkusit oddálit používáním originálních kol se správným zálisem a úplně se vyhnout oblíbeným podložkám zvětšujícím rozchod, které jsou pro hliníkový podvozek největší pohromou. Podobné je to i s pneumatikami Run Flat, jež sice v případě defektu umožňují jízdu do nejbližšího servisu, zato jejich konstrukce prakticky netlumí nerovnosti, což má velmi neblahé důsledky jak pro životnost zavěšení kol, tak i pro komfort jízdy.

Podobně jako u řady 7 i „pětka“ může mít podvozek Dynamic Drive, zabrahující náklonům v zatáčkách hydraulickým zapojením silných zkrutných stabilizátorů, jež jsou při bočním přetížení menším než 0,3 G trvale odpojeny pro zajištění přirozeného jízdního komfortu. Systém pracuje naprosto dokonale, a hlavně spolehlivě, což platí také pro aktivní řízení AFS, které plynule mění převodový poměr řízení v závislosti na rychlosti jízdy či dokonce charakteru trati. Díky němu tak při městských parkovacích manévrech či jízdě v serpentínách netřeba rukama „plést vánočku“, naopak třeba při rychlé jízdě po dálnici řízení pobudí strmost motokáry a chová se dostatečně jemně a předvídatě. Hlavně u prvních ročníků šlo zaznamenat při zatáčení nepřijemné vrznání vycházející odněkud z prostoru pod volantem. Problém je ve špatně mazaných silonových komponentech řízení a náprava je možná pouze přes autorizovaný servis, kde se hydraulický olej zahřeje na přesně stanovenou teplotu, a tím pronikne do potřebných míst.

Benzínem nic nezkazíte

Pod kapotou bavoráků se střídají pohonné jednotky či jejich evoluce doslova jako ponožky. Všem je ale společný pohon rozvodů řetězem, takže minimálně v této věci je riziko fatální škody na motoru zažehnáno. V prvních letech výroby se ještě montovaly benzínové šestiválce M54, převzaté z předchozí generace E39, tedy 520i s objemem 2,2 (125 kW),

ZKUŠENOSTI UŽIVATELE

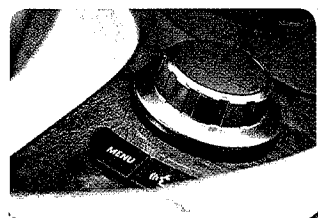


JAN PRAJZA, soukromý podnikatel, Hluk:

BMW 530d jsem si koupil z druhé ruky a neudělal jsem špatnou koupi. S autem jsem, co se týče jízdních vlastností, spokojen. Po dvouletém provozu jsem neměl žádné technické problémy, auto prošlo vždy servisní prohlídkou, včetně výměny olejů, filtrů a doplnění kapalin, a slouží bez problémů. S automatickou převodovkou jezdím rád ve sportovním režimu, akcelerace vozu je velmi dobrá a je znát taký 220 koní – hlavně při předjíždění. Spotřeba vozu je okolo osmi litrů nafty na 100 km, při delších cestách je ještě o něco nižší. Interiér

vozu je v kůži, která je praktická na údržbu, vyhřívání sedačky vpředu i vzadu oceníme v zimním období, v létě jsou odvětrávané. Prostor u řidiče a spolujezdce je dostatečně velký, snad jen zadní sedačky už poskytují méně prostoru určeného pro tři lidi. Naopak oceňuji zabudovanou navigaci, DVD, elektricky ovládaná zrcátka, pěkným doplňkem interiéru jsou elektrické roletky vzadu.

V zimním období je to s BMW horší, s pohonem zadní nápravy je řízení problematictější, hlavně v kopcích. Jízda v zimě na hory je možná pouze z řetězy. Současně vozu je mobilní BMW telefon, palubní počítač, tempomat, dešťový senzor, ovládání rádia na volantu a spousta jiných doplňků. Po čtyřech letech provozu je ve voze všechno plně funkční bez větších technických problémů a oprav. V neposlední řadě chválím i dobrý přístup k zákazníkům v autorizovaném servisu, kam jezdím já, to ale k této značce auta patří. Všem citelům „bavoráků“ mohou toto auto jen doporučit.



Milovaný i nenáviděný – kruhový centrální ovladač iDrive vybavený zpětnou vazbou

525i (2,5l a 141 kW) a 530i (3,0l a 170 kW), všechny s variabilním časováním všech ventilů Bi-Vanos. Ač svou konstrukcí, kulturou běhu i výkonovými parametry stále ještě patřily ke špičce, byly zanedlouho nahrazeny novou generací superlehkých řadových šestiválců série N.

Kompletní výčet použitých motorů přinášíme na jiné straně tohoto časopisu, za zmínku určitě stojí současná nejzásadnější změna, totiž že typ 520i je po třicetileté pauze opět čtyřválcem 2,0, a modely 525i a 530i nyní obhospodařuje nový šestiválec 3,0 s lehkou hořčík-hliníkovou klikovou skříní, který se dodává ve dvojím výkonovém nastavení. Od roku 2007 jsou navíc pohonné jednotky na drastické dietě jménem Efficient-Dynamics, která je uči ještě „méně žrát a více dělat“. Tomu napomáhá třeba přímé vstřikování paliva (využívá se piezovstřikovačů s tlakem až 200 barů), ale také inteligentní řízení spotřeby energie souborem mnoha inovativních prvků (například automaticky spínaná vodní pumpa, silné dobíjení akumulátoru při brzdění – při akceleraci pak neklade alternátor takový odpor, atd.).

Volba benzinového motoru je bez ohledu na typ a objem vyložené sázkou na jistotu. Za ta léta se podařilo vychytat prakticky veškeré potenciální problémy, úplně vymizelo i občasné přehřívání motorů (to byla po celá desetiletí snad genetická záležitost bavorských šestiválců). Typický majitel si svého bavoráka hodlá co nejvíce užít, a zvláště s firemními vozy se jezdí, „co to dá“, takže v tomto kontextu je spolehlivost zážehových motorů skutečně obdivuhodná. Dokonce ani geniální systém variabilního zdvihu ventilů Valvetronic, použitý u čtyřválců, osmiválců a některých šestiválců (řada N52), nevykazuje ani zvýšené opotřebení, natož poruchy.

Vrcholné osmiválce 545i, později 540i a 550i, nabízejí obrovskou zásobárnu točivého momentu a vzhledem k výkonu i velmi akceptovatelnou spotřebu, ale při vysokých otáčkách vydávají nezvykle „závodní“ zvuk, který je skutečně na hony vzdálen akustice předchozích bavorských osmiválců. Jsou však nejen dražší, ale také o mnoho těžší, typ 540i navíc při účtyhodných dynamických možnostech největšího šestiválce 530i dává nějaký smysl



Celkový pohled na komfortní variantu sedaček



Třiramenný volant z M-paketu se k vozu vyložené hodí



Prostornost není silnou stránkou modelu.

Zákonitou nečností je mohutný středový tunel.

Víko zavazadelníku sedanu je na

klasických vzpěrách tvaru U, Mercedes třídy E to však má stejně

snad jen z hlediska zvýšené prestiže. Majitele osmiválců může někdy zaskočit neklidný chod ve volnoběžných otáčkách, vzdáleně připomínající výpadky v zapalování. Nejedná se ale o žádnou vadu, nýbrž o cílený jev, který šetrným „podpalováním“ katalyzátoru urychluje jeho zahřátí na provozní teplotu, a tím pomáhá snižovat škodlivé emise po studeném startu.

Formule pro všední den

Samostatnou kapitolou je ultimativní typ BMW M5. Výrobce stále propaguje myšlenku, že sportovní vůz by měl být vybaven atmosféricky plněným motorem, který je zárukou přesné a okamžité reakce na pohyb plynového pedálu. S postupem času vzrůstala nejen hmotnost, ale i nároky na výkon, takže v průběhu třicetileté existence modelu M5 můžeme pozorovat fascinující přechod od hrubiankého litinového řadového šestiválce 3,4 až k dnešnímu lehkému vysokootáčkovému desetiválci 5,0, který v maximu točí šílených 8300 otáček a jen o málo dříve jeho výkon kulminuje hodnotou 373 kW.

Je to unikát nejen svými parametry, ale hlavně konstrukcí, jež se nechala inspirovat technologií z F1, vždyť například mazání motoru při extrémních bočních i příčných přetížích mohou dopomoci čtyři elektrická olejová čerpadla. Každý z válců má vlastní elektronicky ovládanou škrťací klapku a řídicí jednotka údajně zvládá 20 miliónů operací za sekundu... Pro reálné použití je ovšem zajímavější možnost přepnout motor do jakéhosi „krotkého“ modu, v němž je disponibilní výkon redukován přibližně na 290 kW a mění se i progresse pokynů z plynového pedálu, takže každý milimetrový záchvěv řidičovy pravé nohy nemusí být provázen divokou akcelerací.

Spotřeba je na rozdíl od úsporných civilních osmiválců peprná, většinou se pohybuje mezi 15 až 17 litry, při lákavém okružovém dovádění pak klidně v násobcích těchto hodnot. S tím si ale majitel určitě lámat

hlavu nebude, spíše mu bude na obtíž, že sedmistupňová robotizovaná převodovka SMG trpí na závady svého hydraulického okruhu a i bez nich toho celkově mnoho nevydrží, čemuž se při neuronové rychlosti řazení a velikosti přenášeného výkonu nelze divit. Manuální řazení u M5 není na evropském trhu vůbec nabízeno, kupodivu je však v nabídce pro USA, kde si s tímto druhem převodovek tradičně poradí jen hrstka zdatných... Stabilizační systém lze nově přepnout i do polohy pro milovníky driftu a zasahuje skutečně velmi pozdě a jen v nejnnutnějších možných případech.

I ta nejmenší součástka dokáže zničit motor

BMW nabízí šestiválcový diesel již od roku 1983, ale opravdu zásadní krok do světa naftových motorů pro-

vedlo vlastně teprve před pouhými deseti lety představením řadového šestiválce 3,0 s technologií Common Rail. Tehdy poprvé nabídl vznětový motor skutečně hodný jména svého výrobce, který výkonovými parametry, rozsahem využitelných otáček i kulturou chodu na čas úplně deklasoval konkurenci. Motor s tímto objemem najdeme pod kapotou dnešní pětky také, vychází však ze značně modifikované verze z roku 2002, určené nejprve pro typ 730d. Proti svému předchůdci má jinou klikovou hřídel s větším zdvihem, celý motor je však téměř o 20 kg lehčí, přestože je díky použití pevnější litiny na blok motoru připraven odolávat vyšším tlakům. Výkon 160 kW byl v průběhu roku 2005 dále zvýšen o 170 kW použitím nového, elektricky stavitelného turbodmychadla VTG, další tři kilowatty později přidaly piezovstřikovače. Vrchol točivého momentu

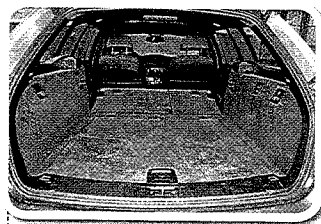
500 N.m se sice nezměnil, ale aktuálně je dosažitelný již od pouhých 1750 min⁻¹.

Spolu s příznivou spotřebou nafty (reálně kolem 7,5 litru) to mohla být dokonalá pohádka, k úplné idylce ale chybí několik maličkostí... Žebříček zákeřností vedou zdánlivě neškodné „swirl“ klapky v sání, které mají na starost změnu víření nasávaného vzduchu. Vinou špatné technologie výroby ze strany jejich dodavatele se tak pod kapotu některých vozů dostala časovaná nálož, která své poslední sekundy odpočítala v momentě uvolnění kovového dorazu klapky a jeho následného nasátí přímo do válce. Pak už záleželo jen na štěstí, protože ve výsledku mohlo dojít až ke kompletnímu zničení pístu, ventilů, ventilových sedel, hrotu vstřikovače a ztrátě komprese (záleželo už jen na tom, jak dlouho tam sebou úlomek „mixoval“)... Riziko výše popsané závady je ale s pokročilým věkem ojetiny čím dál menší, protože se týkal relativně malého zlomku diesellové produkce a i u ní se většinou závada dávno stihla projevit.

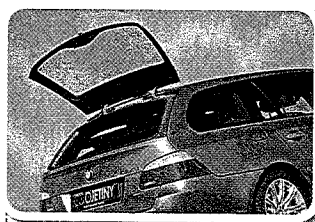
První ročníky měly také problém s tekoucím vstřikovacím čerpadlem, toho se týkala svolávací akce, za hranici 150 tisíc kilometrů se pomalu objevují opotřebené vstřikovače, ostatně v případě až pěti vstříků během jednoho cyklu je to vlastně obdivuhodná výdrž. Turbodmychadlo se nechává rádo hýčkat, proto by se řidiči neznalých dobrých návyků jízdy s turbomotorem měl naučit nevyplínat motor těsně po velké zátěži a určitě by mu neměl „nakládat“ za studena. Několik servisů přiznává špatné zkušenosti s repasovanými turbodmychadly, která často nevydrží ani čtvrtinu života originálu, takže vidina levnější opravy může být v konečném důsledku zaplacená dvakrát.

Vícenásobné přeplňování exceluje

Již tak obdivuhodně výkonný diesel 530d dostal v roce 2004 ještě



Zavazadelník kombi Touring sice objemem zaostává za stuttgartským sokem, ale má skladný tvar



Další tradiční znak pětkového kombi – samostatně výklopné sklo pátých dveří



Zád kombi vybaveného M-paketem je stejně působivá jako u předchůdce

NÁZOR ODBORNÍKA



MARTIN JURČÍK,
vedoucí servisu Synot Auto,
Zlín: Pro toho, kdo zvolí jetý vůz
BMW řady 5, po třech a více
letech provozu, získá za své
peníze velmi dobrou protihodnotu.
Při dobrém zacházení ze strany

předchozího majitele, ani souse-
dů nepoznají, že nemáte nové
auto. Široká paleta motorů dává
vždy dobrou dynamiku a zároveň
i velmi příznivou spotřebu, jak
u benzínových tak i vznětových
motorů. Snad jen u motoru 2,0d
je hmotnost vozu poněkud znát,
ale vše beru z pohledu výbor-
ných výkonových parametrů
motorů od BMW. Jiné značky
by se mohly chlubit i takovou
dynamikou. Snad nejzápornějším
bodem „pětky“ je systém iDrive,
který byl průkopníkem v řadě
7. Od této doby však prošel
mnoha inovacemi, které značně
zjednodušily ovládání. Podmín-
kou však je zvládnutí základů
němčiny, angličtiny nebo jiného

světového jazyka, češtinu zde
nenajdete. Proto musíte počítat
s tím, že při objevení nějakého
hlášení z infostému monitoru,
buď problém vyřešíte přímo vy
(uživatelská příručka), nebo pak
už jen servis BMW. Bohužel tohle
je daň vozů používající špičkovou
elektroniku. Je tady i opačná
strana mince, která šetří náklady
na servisní prohlídky. Diagnostika
si sama určuje podle podmínek
provozu výměny oleje, filtrů, brzd,
svíček atd., proto není zapotřebí
navštěvovat servis v určitých peri-
odách podle výrobců. Samotný
servis není drahý, jak mají někteří
lidé v podvědomí o značce BMW.
Horší je to v případě havárie
vozu, kde i zdánlivě malá nehoda

šplhá k deseti tisícům. Proto dopo-
ručuji dobré havarijní pojištění.
U této řady je použita špičková
technologie konstrukce karosérie,
kdy celá přední část je vyrobena
z hliníkových slitin a zbytek vozu
je vysokopevnostní ocel. Tohle
vše ovlivňuje výborné jízdní
vlastnosti (těžiště ve středu vozu)
a hlavně bezpečnost posádky při
havárii. U pětkové řady, kde byl
prováděn řádný servis, vás určitě
čekají pěkné chvíle za volantem.
Vše co umí tento vůz, obzvláště
oceníte na kvalitních vozovkách,
kde se naplno projeví komfort,
ale také dynamika přímo spojená
s perfektními jízdními vlastnostmi,
v nichž BMW ukáže vždy svou
nepřehlédnutelnou identitu.

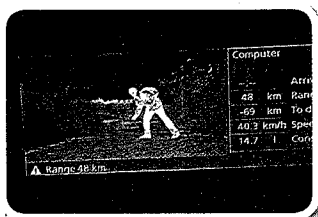
silnější verzi, označenou trochu
matoucími označením 535d. Motor je
v podstatě stále stejný, využívá však
inovativního přeplňování dvojicí tur-
bodmychadel, vzájemně odlišných
rozměrů i vnitřní geometrií, která
jsou komplikovanou soustavou obto-
kových klapek uváděna v činnost
v takovém pořadí, aby výsledná křív-
ka točivého momentu byla nejen co
nejplošší a s vysokým maximem, ale
hlavně aby byla co nejvíce roztahena
do obou extrémů (tedy do nejnižších
a nejvyšších otáček).

Laicky řečeno, malé turbodmy-
chadlo s rychlou reakcí odevzdává
své hlavně v nízkých otáčkách,
s jejich rostoucím počtem se pak
o práci dělí s větším „kolegou“,
kterému pak ve vyšších otáčkách
přenechává úkol přeplňování úplně.
Výkon 200 kW (po osazení piezo-
elektrickými vstřikovači dokonce 210
kW) je jasným důkazem potenciálu
dvojnásobného vstřikování, motor
se s neuvěřitelným sebevědomím
zvedá z jakýchkoliv otáček, a dokon-
ce i k maximum na hranici 5000
min⁻¹ se dořítí s elánem dragsteru.
U obou turbodmychadel odpadá
problematické ovládání sklonu lopa-

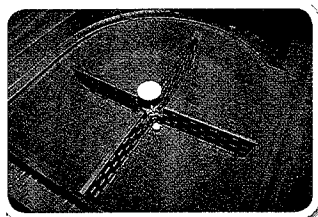
tek, to menší navíc není při vyšších
otáčkách přetěžováno díky svému
„odpojení“, tudíž lze očekávat i jejich
zvýšenou životnost.

Přesně na opačném konci nabídky
stojí vznětový čtyřválec 2,0 pro
typ 520d, který tvoří pomyslnou
ekonomickou variantu jak cenou
a spotřebou, tak výkonem. Verze
s výkonem 120 kW, vyráběná do
léta 2007, byla sice také pružná a na
svůj objem nadprůměrně výkonná,
ale hmotnou karosérii přece jen
nerozpohybovala s takovým přehle-
dem jako u menších modelů „troj-
kové“ a „jedničkové“ řady. Po tomto
datu se udála malá revoluce, motor
dostal hliníkový blok válců a po vzo-

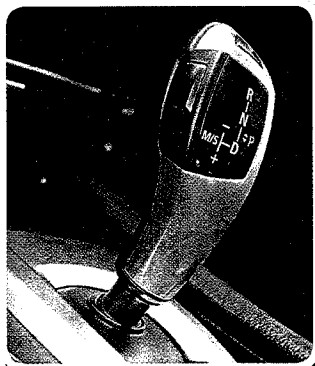
ru šestiválců také piezovstřikovače,
výsledný efekt pak z pohledu řidiče
určitě převyšuje papírový deseti-
kilowatový rozdíl. Kromě zlepše-
ného průběhu točivého momentu
je obrovským bonusem výrazně
snížená spotřeba paliva, která proti
původní (i tak velmi úsporné) ver-
zi ještě dále klesla průměrně až
o 0,8 litru, pochopitelně při zdrže-
livém jízdním stylu. S filtry pevných
částic mají servisy BMW vesměs
podobné zkušenosti jako všechny
ostatní značky. Komponent ztrácí
časem svoji funkčnost (někdy již
kolem hodnoty 160 tisíc km) a jeho
výměna přijde na nějakých 30 tisíc
korun.



Noční vidění je přesvědčivým
technickým prvkem, v praxi však
těžko využitelným



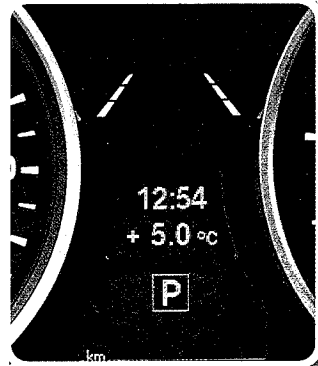
Použití pneumatik typu Run-Flat
ušetří místo v zavazadelníku, ale
drasticky zhoršuje komfort jízdy



Modernizované provedení dostalo
impulzní (bezpolohový) volič
automatické převodovky



Rozměrné střešní okno se v řadě 5
objevilo už dávno, konkrétně u modelu E34 Touring



Indikace systému varujícího před
opuštěním jízdního pruhu. Činí tak
vibracemi volantů.

se nyní nabízí možnost kombinace rovnou se čtyřmi motorů – jako 525xi, 530xi, 525xd a 530xd.

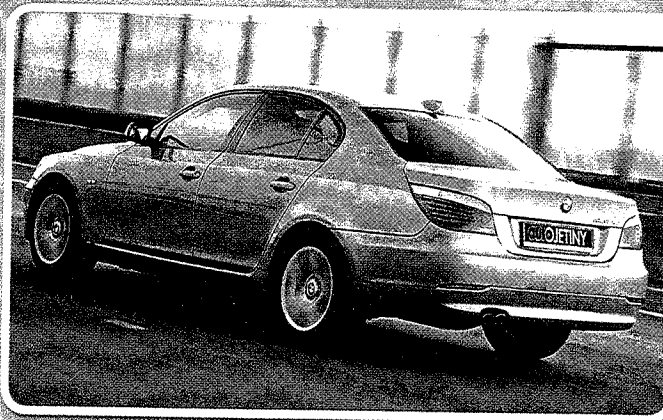
Systém je označen jako xDrive a jeho podstatou je elektricky ovládaná mezinápravová spojka, která je schopna plynule provést přerozdělení hnacího momentu od čistě zadního pohonu až k hodnotě 1:1 mezi oběma nápravami. Toto ústrojí úzce spolupracuje se stabilizačním systémem, díky čemuž se dostává k informacím, na jejichž základě může citlivěji a přesněji zvolit požadované sepnutí diferenciálu. xDrive významně zlepšuje využití vozu v zimním období a v těch ostatních pak hlavně první metry při prudkém rozjezdu, jinak o něm naštěstí takřka nevíte. Dopad na spotřebu je přijatelný (asi jeden litr u benzínu a 0,5 u nafty), zvýšené opotřebení předních pneumatik také není tak citelné jako u některé konkurence. Na rozdíl od obdobného systému v „poloterénním“ modelu X3 není hřídel předního pohonu poháněna řetězem, ale prostorově úspornějším soukolím, takže zachování prostorosti v oblasti nohou předních cestujících je dalším bonusem xDrive.

Jáma v garáži nepomůže

Manuální šestistupňová převodovka se vyznačuje tradiční přesností řazení a klade naprosto optimální odpor, u starších kusů s unavenými silentbloky motoru a převodovky však může v otáčkách kolem 2000 min⁻¹ mírně vibrovat (časem pak hlasitě drnčet), což je jev typický pro většinu „zadokolek“ s řadící pákou téměř na převodovce. Zvýšenému opotřebení dvoumotového setrvačnicku jsou nejvíce vystaveny verze se šestiválcovými diesely, jeho dimenzování se vůči minulosti znatelně zlepšilo, takže hranice 200 tisíc kilometrů by se měl dočkat s přehledem, samozřejmě pokud řidič zná alespoň základní zásady zacházení s vysokým točivým momentem ... Volba automatické převodovky žádným rizikem nezavání, v dobrých servisech berou alibistické tvrzení výrobce o celoživotní olejové náplni s rezervou a starají se o její kondici včasnými výměnami náplně. O robotizované převodovce SMG byla řeč v souvislosti se sportovním typem M5, obecně převodovky tohoto typu (nejen u BMW) jsou u ojetin vzácností, a navíc monitorování jejich dlouhodobé spolehlivosti zatím zavdává spíše důvod ke skepsi, možná nás ale v této věci ještě příjemně překvapí.

BMW řady 5 patří neomylně k vůbec nejlepším vozům své třídy, a jeho kvality ještě dále násobí soudržnost mechaniky i po letech provozu. Uvádět v servisních radách typ a viskozitu motorového oleje je tentokrát zbytečné, protože bez návštěvy autorizovaného servisu často nepůjde překonat ani úplná banalita. To je také největší výtku na adresu mnichovského vozu. ●

KAROSÁRSKÉ VARIANTY



Čtyřveřový sedan (E60):

výroba od června 2003. Tato verze plní dvojí funkci základní a zároveň prestižní karosářské varianty. Objem zavazadelníku je plně dostačujících 520 litrů, ale v základu je pevná prepážka za zadní lavici, takže je nutno dokoupit buď alespoň vak na lyže, nebo přímo průchozí prepážku.

Za zapůjčení vozu děkujeme firmě

AAA AUTO

Tel.: 800 110 800, www.aaaauto.cz

Pětiveřové kombi Touring (E61):

výroba od jara 2004. K dispozici ve všech motorických variantách, včetně M5. Touring tradičně nehyří objemem zavazadelníku, proti sedanu totiž nabízí dokonce o 20 litrů menší objem. Kromě možnosti zvýšení kapacity sklopením zadních sedadel (až na 1650 litrů), nabízí různé rafinované drobnosti, jako třeba dobře maskovanou a uzamykatelnou dvojitou podlahu, samostatně výklopné sklo v elektricky ovládaném víku zavazadelníku. Proti sedanu se odlišuje také prostorově úspornější zadní nápravou a tamtéž i sériovou montáží vzduchových měchů.

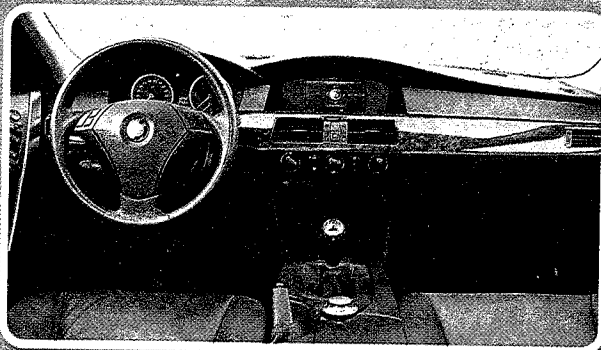


VÝBAVY BMW 5 (E60/E61)

Základ

Pohonné jednotky: vše mimo V10 5.0.

Vybavení: kompletní bezpečnostní výbava (6x airbag, ABS, DSC), palubní počítač, jednozónová klimatizace, elektrické ovládání oken a zrcátek, iDrive s barevným monitorem na středové konzole, kola 16" (od 530 výše 17").
Od 540i a 535d navíc: Dvouzónová automatická klimatizace, posuvná loketní opěrka, elektricky nastavitelný volant a přední sedadla, větší palubní počítač. Pro 550i sériově navíc: Kožené čalounění, rozšířené vnitřní osvětlení.



M5

Pohonné jednotky: pouze V10 5.0.

Vybavení navíc proti základu: metaliza, 19" kola, obložení z broušeného hliníku, sedmistupňová robotizovaná převodovka s „pádlý“ pod volantem, bixenonové světlomety, M-uzávěrka diferenciálu, elektronické řízení tlumičů, Sportovní sedadla s vyhříváním a optické odlišnosti exteriéru i interiéru.

PAKETY:

Advantage

Bixenonové světlomety, přední a zadní parkovací asistent, držák nápojů vpředu, vak na lyže, automatická dvouzónová klimatizace, aktivní tempomat, vyhřívání předních sedadel.

Advantage Plus

Navíc elektrické rolo na zadním okně, navigační systém, kožené čalounění a elektricky nastavitelné sedadlo řidiče, samozatmavovací vnitřní zpětné zrcátko.

M Paket

Optická shoda s typem M5

Kromě toho se v nabídce objevují i různé edice (například Lifestyle, Exclusive, Sport) většinou ve specifické kombinaci interiéru s vnějšími doplňky.

NEJČASTĚJŠÍ ZÁVADY

Exteriér a interiér:

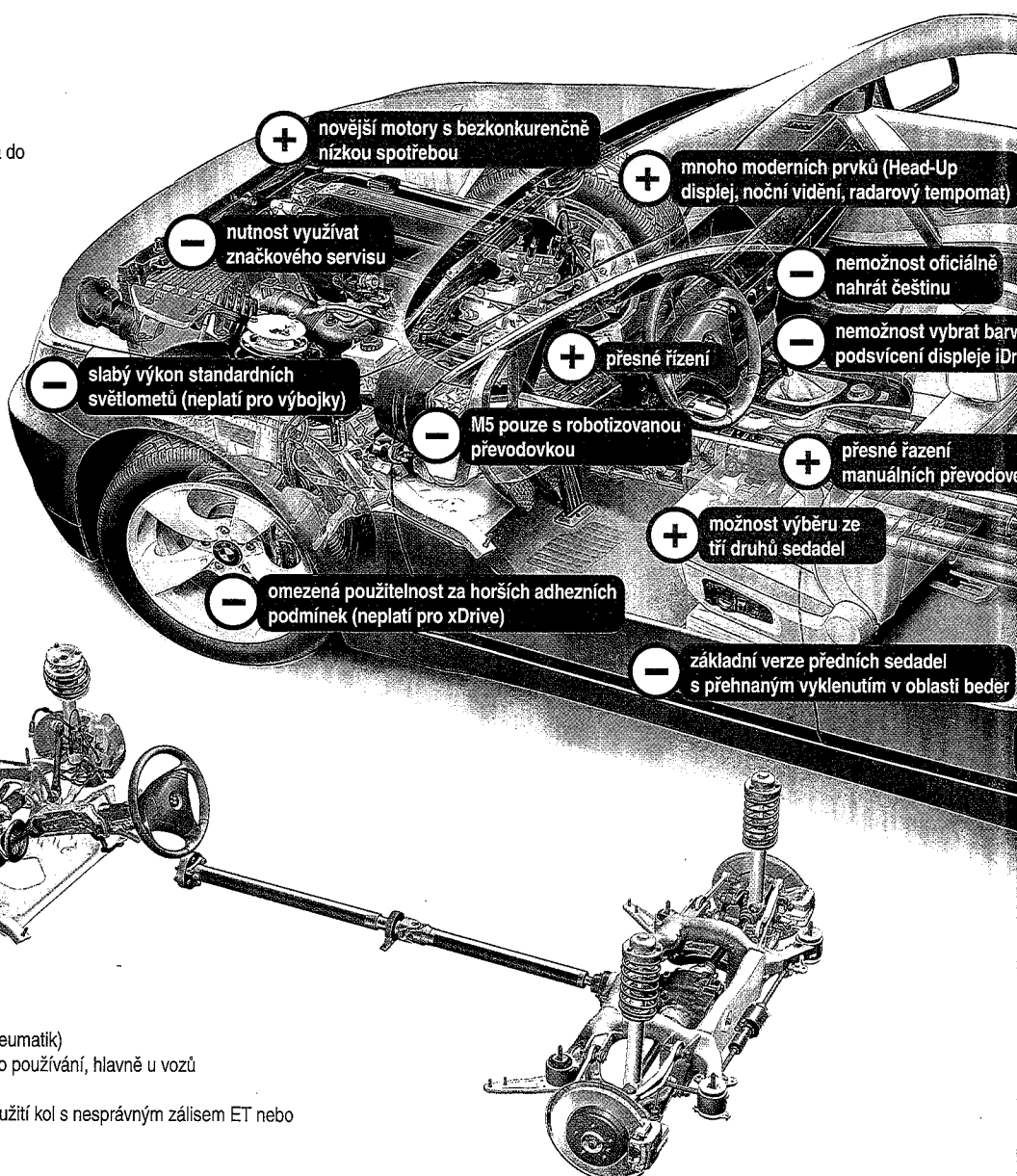
- nižší životnost xenonových světlometů
- zasekávající se zámek volantu (2006) – svolávací akce
- nedostatečné připevnění zadního nárazníku (některé série ročníku 2005) – svolávací akce
- problémy s elektronikou komfortní výstroje interiéru (navigace, iDrive apod.) – řešeno instalací aktualizovaného softwaru

Zážehové motory:

- stále otevřený termostát (velmi zřídka u motorů M54)
- zhasnutí motoru v důsledku odpojení vstřikování statickou elektřinou (pouze osmiválce) – svolávací akce
- nepravidelný chod osmiválce na volnoběh (nejde ovšem o závadu v pravém slova smyslu)

Vznětové motory:

- netěsné vstřikovací čerpadlo – svolávací akce
- při vyšším kilometrovém proběhu zhoršená funkčnost vstřikovačů
- předčasné opotřebení turbodmychadel (zejména do roku 2005)
- u starších vozů s DPF jeho snížená funkčnost a následné přechody do nouzového režimu
- rozlomení komponentů „swirl“ klapky v sání s následkem jejich nasátí do válce (poměrně výjimečná, zato fatální závada)
- prasklé svody výfukového potrubí (šestiválce)



Podvozek:

- vrzající řízení
- vibrace volantu (enormní citlivost na vyvážení pneumatik)
- nižší účinnost parkovací brzdy (vinou minimálního používání, hlavně u vozů s automatickou převodovkou)
- vůle v obou hliníkových nápravách (hlavně při použití kol s nesprávným zálisem ET nebo v případě tuningových podložek)

inzerce

PROFESIONÁLNÍ CHIPTUNING

Navýšení výkonu motoru +30%, snížení spotřeby -10% pro

AUTA - SUV - OFF ROAD - KAMIONY - MOTORKY

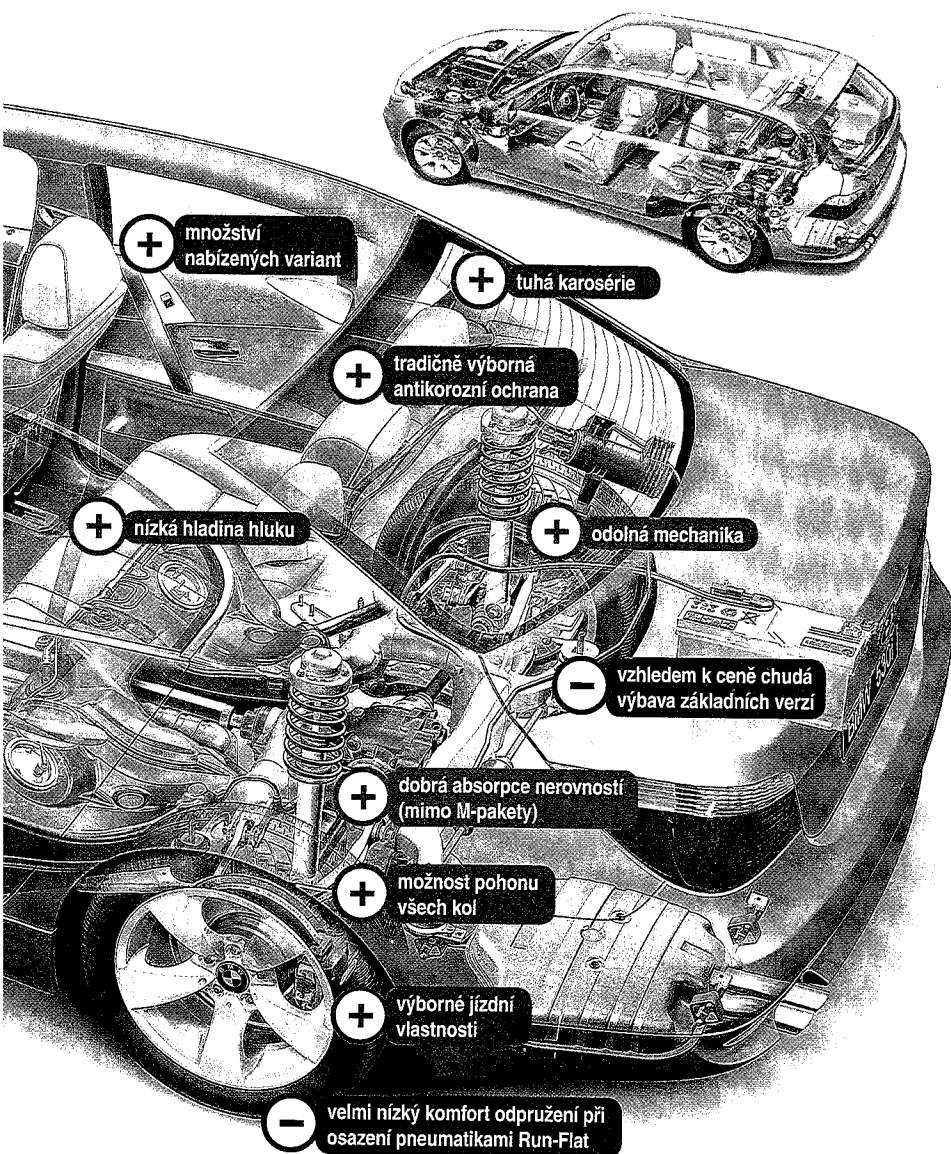
EXPRES Servis do 24 hodin od objednání s dodáním u zákazníka

TEL. GSM NONSTOP Brána: +420 777 608 543-4, 548 127 234 WWW.CHIPTUNING-CENTRUM.CZ

SERVISNÍ RADY

TOMÁŠ STEPIEN, Renocar Brno-Slatina:

Vozidla řady E60 jsou vybavena systémem CBS-Condition Based Service, který upozorňuje řidiče v daný měsíc na nutnost provést servisní prohlídku. Řidič to pozná podle toho, že na displeji před ním se objeví symbol dané kontroly nebo výměny ve tříbarevném provedení: Oranžová barva znamená normální stav, žlutá náležitý čas k provedení údržby a červená překročení náležitého času k provedení údržby. Také se mu tam zobrazí informace o zbývajícím vzdálenosti a stanovené datum. Po návštěvě servisu mechanik „resetuje“ hodnoty odečítání kilometrů a auto může jezdit dál bez problémů. U tohoto i ostatních modelů má BMW na rozdíl od jiných automobilů řešení řetězem, proto se nemusí na rozdíl od řemenu nijak měnit a napínat. Je celoživotní. Na BMW se poskytuje záruka na karosérii dvanáct let.



INTERVAL: 24 měsíců

- výměna motorového oleje a filtrů po 30 000 km (u benzínu se interval přizpůsobí podle stylu jízdy)
- výměna brzdové kapaliny (interval se přizpůsobí podle stylu jízdy)
- výměna prachového filtru po 45 000 km (interval se přizpůsobí podle stylu jízdy)

48 měsíců

- kontrola vozidla po 60 000 km (u benzínu se interval přizpůsobí podle stylu jízdy)
- výměna předních brzdových destiček po 40 000 km
- výměna zadních brzdových destiček (paken) po 50 000 km
- statutory vehicle inspection (interval se přizpůsobí podle stylu jízdy a dané země)
- pre-delivery check (interval se přizpůsobí podle stylu jízdy)

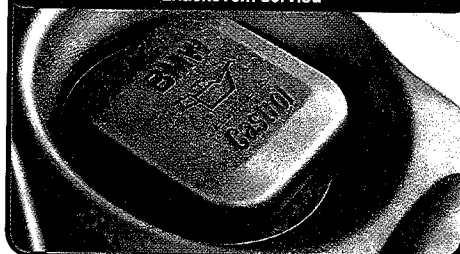
Diesel

- filtr pevných částic po 200 000 km (částice se ve filtru zničí samy pomocí samovznícení anebo pomocí diagnostiky)

V ČR po roce

- test emisí (interval se přizpůsobí podle stylu jízdy)

BMW doporučuje oleje předražené značky Castrol. Příkazat však smí pouze příslušné normy na které se informujete podle konkrétního modelu ve značkovém servisu



Orientační ceny náhradních dílů (530d 2004):

přední blatník:	6099 Kč
přední světlomet (bi-xenon):	17 940 Kč
přední nárazník:	11 125 Kč
přední tlumič pérování:	5491 Kč
kapota:	19 435 Kč
přední brzdové destičky (sada):	3718 Kč
přední brzdový kotouč:	2903 Kč
spojková sada (u manuálu):	8008 Kč
vodní pumpa:	3075 Kč
termostat:	790 Kč
spodní rameno přední nápravy:	5681 Kč
zadní díl výfuku:	11 726 Kč

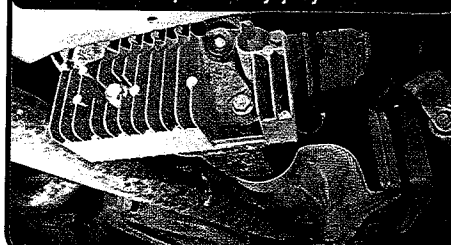
Vibrace řízení svádějí servisy na nepřesně vyvážená kola, nové přední nápravy BMW k nim však mají obecné sklony



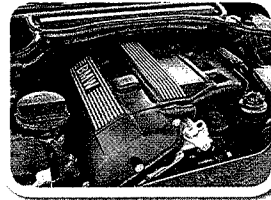
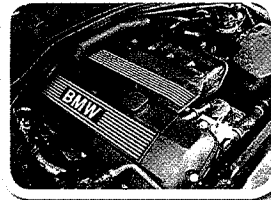
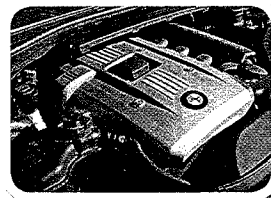
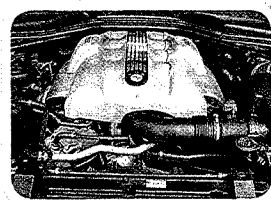
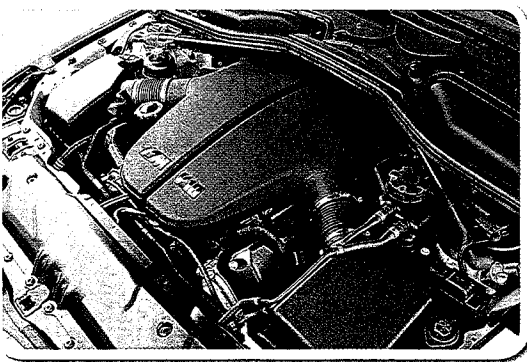
Dvojice čepů zajišťuje přední nápravě funkci proměnného poloměru rejdů



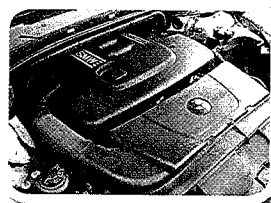
Diferenciál je vybaven chladicími žebry a snese i sportovní styl jízdy



MOTORICKÉ VARIANTY

Motor, parametry	Produkce	Převodovka	Hodnocení	Komentář
 520i/N46 (R4 2,0 16V) 125 kW, 210 N.m, 6,8 l/100 km 520i/M54 (R6 2,2 24V) 125 kW, 210 N.m, 9,1 l/100 km	od 2007	6M/6A	★★★★☆	Obě pohonné jednotky zajišťují důstojný pohyb. Šestiválec M54 sice neprokazoval takovou záračnou skromnost ve spotřebě jak jeho přímovstříkový čtyřválcový nástupce, zato měl hladší chod, plynulejší nárůst výkonu a nádherný zvuk. Dokonce díky vhodnému zpřevodování dával zapomenout na zrůdnou nepružnost svého jmenovce 520i v generaci E34.
 523i/N52 (R6 2,5 24V) 130 kW, 230 N.m, 8,5 l/100 km 523i/N53 (R6 2,5 24V) 140 kW, 240 N.m, 7,3 l/100 km 525i/ M54 (R6 2,5 24V) 141 kW, 245 N.m, 9,4 l/100 km 525i/N52 (R6 2,5 24V) 160 kW, 250 N.m, 8,7 l/100 km 525i/N53 (R6 3,0 24V) 160 kW, 270 N.m, 7,4 l/100 km	od 2005 do 2007 od 2007 od 2003 do 2005 od 2005 do 2007 od 2007	6M/6A 6M/6A 6M/6A 6M/6A 6M/6A	★★★★☆ ★★★★☆ ★★★★☆ ★★★★☆ ★★★★☆	Nejsprávnější adresa pro ty, kteří k volbě motoru nepřistupují úplně bezhlavě. Benzinové agregáty jsou úžasně spolehlivé, ale typy 523 a 525 jsou tak trochu mimo hlavní proud zájmu, takže je lze pořídit docela výhodně. Přitom jejich výkon a luxusní kultura běhu řadového šestiválce rozhodně nejsou k zahoezení. Hliníko-hořčíkové motory řady N, vyráběné po roce 2005, potěší navíc neuvěřitelně nízkou spotřebou paliva, která byla později ještě dále vylepšena použitím přímého vstřikování (verze N53).
 530i/M54 (R6 3,0 24V) 170 kW, 300 N.m, 9,5 l/100 km 530i/N52 (R6 3,0 24V) 190 kW, 300 N.m, 8,8 l/100 km 530i/N53 (R6 3,0 24V) 200 kW, 320 N.m, 7,7 l/100 km	od 2003 do 2005 od 2005 do 2007 od 2007	6M/6A 6M/6A 6M/6A	★★★★☆ ★★★★☆ ★★★★☆	Původní motor M54 tedy moc dlouhý život neměl ... To se samozřejmě netýká jeho spolehlivosti, ale trochu nevděčné pozice dítěte věčně nespokojených motorářů. Pouhých pět let mohl pod kapotou bavoráků předvádět fascinující kombinaci plynule sílícího výkonu, překrásného zvuku a bezproblémovosti, než byl převládován svým nástupcem, ve všem opět o něco dokonalejším. Při pohledu na hodnotu průměrné spotřeby paliva jeho neaktuálnější verze bude asi mnoho majitelů „lehkoběžných“ tříválců blízko infarktu ...
 540i/N62 (V8 4,0 32V) 225 kW, 390 N.m, 11,0 l/100 km 545i/N62 (V8 4,4 32V) 245 kW, 450 N.m, 11,0 l/100 km 550i/N62 (V8 4,8 32V) 270 kW, 490 N.m, 11,1 l/100 km	od 2006 od 2003 do 2005 od 2005	6M/6A 6M/6A 6M/6A	★★★★☆ ★★★★☆ ★★★★☆	V aristokratické osmiválcové trojici je situace jednoznačná. Typ 540i je s ohledem na nadprůměrnou dynamiku šestiválce 530i tak trochu zbytečný, vždyť kromě horko těžko vybojované převahy v pružném zrychlení má minimálně o tři litry vyšší spotřebu. 545i jede překrásně, ale na osmiválec trošičku váhá v nízkých otáčkách, což je také jediná vada na dokonalém díle. Verze 550i se nenechá nacytlat vůbec na ničem, ale vzhledem k jejímu absolutnímu výkonu působí nabídka manuální převodovky jako kuriozita. V efektivitě přenosu výkonu na silnici se v tomto případě asi nebude moci rovnat příplatkové šestistupňové automatice ...
 M5/S85 (V10 5,0 40V) 373 kW, 520 N.m, 14,8 l/100 km	od 2004	7MA	★★★★☆	M5 pokračuje v tradici nekompromisního modelu, i když v průběhu let zásadně změnil způsob, jakým úžasně rychlosti dosahuje. Pravěky brutální šestiválec, který kdysi dávno v modelech E28 a E34 neskrýval chuť probourat se dělicí plechovou přepážkou a sežrat posádku i s chlupama, patří prostě nenávratně minulosti. Nyní je zde vrcholně sofistikovaný vysokootáčkový desetiválec s „formulovou“ technologií i zvukem a občas zlobivou robotizovanou převodovkou, která vznikla pro naprostou minimalizaci času přefazení. Jeden pořádný smysl ale samoučelná hračka jménem M5 má: suverénně nejlepší vřavu, jakou od mnichovských skrbíků můžete v sérii dostat ...

MOTORICKÉ VARIANTY



Motor, parametry
520d/M47
(R4 2,0 16V Turbo)
120 kW, 340 N.m, 5,9 l/100 km

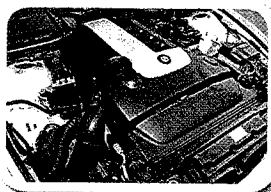
Produkce
od 2005
do 2007

Převodovka
6M/6A

Hodnocení
★★★★☆

Komentář

Kupodivu i naftový čtyřválec stačí rozpořehovat těžkou „pětku“. Původní motor se 120 kW a litinovým blokem válců to pochopitelně nedokáže s takovým nadhledem, ale novější celohliníková verze s piezovstříkovači a elektricky stavitelným turbodmychadlem VTG je v reálu větším překvapením, než by se z hodnot výkonu dalo vytušit. Při téměř absurdní úspornosti se nebezpečně blíží dynamice, jakou před deseti lety ohromoval první šestiválcový Common Rail značky. A to je co říct ...



525d/M57
(R6 2,5 24V Turbo)
130 kW, 400 N.m, 6,8 l/100 km

od 2004
do 2007

6M/6A

★★★★☆

525d/M57
(R6 3,0 24V Turbo)
145 kW, 400 N.m, 6,2 l/100 km

od 2007

6M/6A

★★★★☆

530d/M57
(R6 3,0 24V Turbo)
160 kW, 500 N.m, 7,0 l/100 km

od 2003
do 2005

6M/6A

★★★★☆

530d/M57
(R6 3,0 24V Turbo)
170 kW, 500 N.m, 6,7 l/100 km

od 2005
do 2007

6M/6A

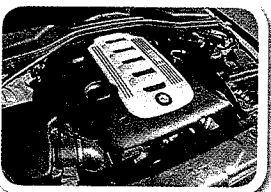
★★★★☆

530d/M57
(R6 3,0 24V Turbo)
173 kW, 500 N.m, 6,4 l/100 km

od 2007

6M/6A

★★★★☆



535d/M57
(R6 3,0 24V 2xTurbo)
200 kW, 560 N.m, 8,0 l/100 km

od 2004
do 2007

6A

★★★★☆

535d/M57
(R6 3,0 24V 2xTurbo)
210 kW, 580 N.m, 6,7 l/100 km

do 2007

6A

★★★★☆

Souhrnem všech vlastností to jsou nejlepší diesely současnosti, a to přesto, že na trhu lze najít ještě výkonnější motory. Žádný z nich ale nemaskuje svůj vznětový princip s takovou pečlivostí. Dvojice rozdílné velkých turbodmychadel doslova zadržila poslední zbytek turboefektu a dodala blahodárný plnicí tlak tam, kam se dřív nedostal. Motor je neuvěřitelně tichý a díky automatické převodovce uživatelsky přátelský, ale hlavní atrakcí je výkonový běs nad hranicí 4000 min⁻¹.

HLAVNÍ PROFIL

TECHNICKÉ PARAMETRY

Motor	520i (2,0)	520i (2,2)	523i	525i (2,5)	525i (3,0)	530i (M54 ...)	530i (N52 ...)	540i
Zdvihový objem (v cm ³)	1995	2171	2497	2497	2996	2979	2996	4000
Vrtání x zdvih (v mm)	84,0x90,0	80,0x72,0	82,0x78,8	82,0x78,8	85,0x88,0	84,0x89,6	85,0x88,0	87,0x84,1
Ventilový rozvod	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC
Výkon (kW)	125/6700	125/6100	130/5800, 140/6100*	141/6000, 160/6500*	160/6100	170/5900	190/6600, 200/6700*	225/6300
Točivý moment (N.m)	210/2750	210/3500	230/3500, 240/3500*	245/3500, 250/2750*	270/2400	300/3500	300/2500, 320/2750*	390/3500
Kompresní poměr	12,0	10,8	11,0, 12,0*	10,8, 11,0*	12,0	10,2	10,7, 12,0*	10,5
Převodovka	M6/6A	M6/6A	M6/6A	M6/6A	M6/6A	M6/6A	M6/6A	M6/6A
Přední náprava	Nezávislé zavěšení, vzpěra McPherson a dvojitá příčná ramena, vinuté pružiny, torzní stabilizátor (aktivní u Dynamic Drive)							
Zadní náprava	Nezávislé zavěšení na podélných a příčných ramenech, vinuté pružiny (kombi vzduchové měchy), torzní stabilizátor (aktivní u Dynamic Drive)							
Rozměry (mm) d x š x v	4841 x 1846 x 1468 (1491 kombi Touring)							
Rozvor (mm)	2888							
Pohotovostní hmotnost (kg)	1535	1560	1575	1585	1585	1570	1565	1725
Max. rychlost (km/h)	224	230	235, 237*	238, 245*	248	250	250, 250*	250
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	8,7	9,0	8,5, 8,2*	7,9, 7,5*	7,1	6,9	6,5, 6,3*	6,2
Kombinovaná spotřeba paliva	6,8	9,1	8,5, 7,3*	9,4, 8,7*	7,4	9,5	8,8, 7,7*	11,0

Motor	545i	550i	M5	520d	525d (2,5)	25d (3,0)	530d	535d
Zdvihový objem (v cm ³)	4398	4799	4999	1995	2497	2993	2993	2993
Vrtání x zdvih (v mm)	92,0x82,7	93,0x88,3	92,0x75,2	84,0x90,0	84,0x75,1	84,0x90,0	84,0x90,0	84,0x90,0
Ventilový rozvod	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC
Výkon (kW)	245/6100	270/6300	373/7750	120/4000, 130/4000*	130/4000	145/4000	160/4000, 173/4000*	200/4400, 210/4400*
Točivý moment (N.m)	450/3600	490/3400	520/6100	340/2000, 350/1750*	400/2000	400/1300	500/2000, 500/1750*	560/2000, 580/1750*
Kompresní poměr	10,0	10,5	12,0	17,0, 16,0*	17,0	17,0	17,0, 17,0*	16,5, 17,0*
Převodovka	M6/6A	M6/6A	7MA	M6/6A	M6/6A	M6/6A	M6/6A	6A
Přední náprava	Nezávislé zavěšení, vzpěra McPherson a dvojitá příčná ramena, vinuté pružiny, torzní stabilizátor (aktivní u Dynamic Drive)							
Zadní náprava	Nezávislé zavěšení na podélných a příčných ramenech, vinuté pružiny (kombi vzduchové měchy), torzní stabilizátor (aktivní u Dynamic Drive)							
Rozměry (mm) d x š x v	4841 x 1846 x 1468 (1491 kombi Touring)							
Rozvor (mm)	2888							
Pohotovostní hmotnost (kg)	1705	1735	1830	1585	1660	1665	1670	1735
Max. rychlost (km/h)	250	250	250	223, 231*	230	237	245, 250*	250, 250*
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	5,8	5,5	4,7	8,6, 8,3*	8,1	7,6	7,1, 6,8*	6,5, 6,4*
Kombinovaná spotřeba paliva	11,0	11,1	14,8	5,9, 5,1*	6,8	6,2	7,0, 6,4*	8,0, 6,7*

Všechny údaje platí pro sedan s pohonem zadních kol a standardní převodovkou, * od roku 2007

TESTOVANÝ VŮZ: BMW 530d (160 kW)

Nesnesitelná
lehkost
pohybu

Černý bavorák „v kůži“ a na osmnáctipalcových kolech bude určitě tajným snem velké části mužské populace. Cesta k jeho pořízení je čím dál snazší, jak jsme se přesvědčili v autobazaru AAA Auto, odkud jsme si vypůjčili málem zánovní sedan 530d, jehož cenovka byla přibližně na polovině původní pořizovací ceny.

Výbava testovaného kusu však byla vyloženě skromná, šlo totiž o základní „sociální“ specifikaci, doplněnou snad jen o kožené čalounění (bohužel tehdejších základních sériových sedadel, u nichž nešla přehnaně předepnutá bederní opěrka individuálně seřídit). Komfort sezení byl právě kvůli této patálii s opěradlem lepší na zadních místech, ovšem jako u všech vozů s touto koncepcí pohonu je prostorová nabídka ve své třídě pouze průměrná. Dílenské zpracování je velmi dobré, architektura přístrojové desky je v reálu mnohem zajímavější než na fotografiích, i když velmi postrádám atmosféru starších interiérů s natočeným středovým panelem. Výtku směřuji k „opelovskému“ dotykovému ovládání směrovek a také k podsvícení displeje iDrive, který povážlivě narušuje barevnou celistvost zbytku přístrojové desky. Škoda že záchvatu minimalismu neustoupil letitý neumlčitelný ukazatel okamžité spotřeby, nýbrž docela potřebný teplořet motoru.

Charakteristika motoru je velmi silně „načichlá“ benzínem, což s sebou nese velkou náruč pozitivních vlastností v čele se širokým rozpětím využitelných otáček a vysokou kulturou běhu, tak i negativum v podobě pocitově méně důrazného servírová-

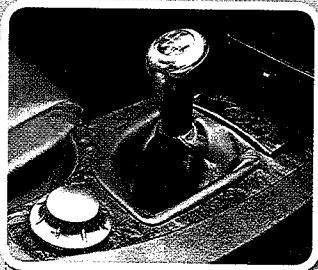
ní točivého momentu. S ohledem na jeho „papírové“ hodnoty to zní možná naprosto šíleně, ale těch pět set bavorských newtonmetrů se mění na rychlost s tak nepřírozenou lehkostí, že člověk málem pochybuje o jejich poctivosti. Právě ta plynulost a samozřejmost každé akcelerace úspěšně obelhávají smysly, takže se mu ani nezdá, že jede rychleji než kdykoliv předtím, spíše že okolní provoz se nějak zpomalil... Pravda, díky docela velkému turbodmychadlu není reakce v nejnižších otáčkách úplně otrocky poslušná pokynů plynového pedálu, zato si motor doslova libuje v hodnotách kolem 3000 min⁻¹, kdy se v něm probouzejí nějaké skryté raketové geny. Vrchol točivého

momentu na hranici 2000 min⁻¹ je za běžných podmínek nepozorovatelný a dává o sobě vědět až při déletrvajícím (a nemalém) zatížení. Pokud bylo prioritou konstruktérů zašlapat do země všechny klíčové diesellové vlastnosti a ponechat z nich jen samotnou úsporu paliva, pak odvedli skutečně excelentní práci.

Podvozek vždy patřil k největším devízám mnichovských vozů a ani zástavba těžšího dieselu na tom příliš nezměnila. Vynikající jízdní vlastnosti nejsou vykoupeny prkenností odpružení, komfort zůstává zachován v hojné míře, i když důsledné mapování silnice koly neumožňuje označit jízdu za vyloženě hladkou. Příjemným překvapením bylo, že

montáž osmnáctipalcových kol nebyla překážkou důstojnému cestování ani na tuzemských silnicích, což se mimochodem ani náznakem nedá říct o pneumatikách Run Flat, které jsem krátce vyzkoušel na typu 535d. Jízda s nimi se změnila přímo v kalvárii a jejich konstruktéry podezírám z toho, že deklarované přežití defektu je jen zástěrkou k postupnému uvádění aut do šrotového stavu, z čehož budou později profitovat zvýšeným odbytem náhradních dílů...

Zavěšení kol nejevilo u testovaného vozu žádné známky opotřebení, jistě také zásluhou kvality francouzských silnic (odtud byl totiž nedávno dovezen). Brzdy jsou skvělé, a přesto citlivě dávkovatelné, řízení si občas vesele vrzalo (u prvních ročníků nic výjimečného), ale bylo přesné, a hlavně příjemně tuhé. Třilitr v 530d je vlastně vůbec nejsilnějším dieselem v nabídce, který se dá ještě kombinovat s manuální převodovkou. Nároky na dimenzaci spojky, a hlavně dvoumotového setrvačnicku jsou tedy mimořádné, ale zde komponenty přežily 105 tisíc kilometrů bez nejmenší újmy. Snad jen řadicí páka se rychlým tahům bránila o nepatrný kousek víc, než bývá u vozů této značky zvykem.



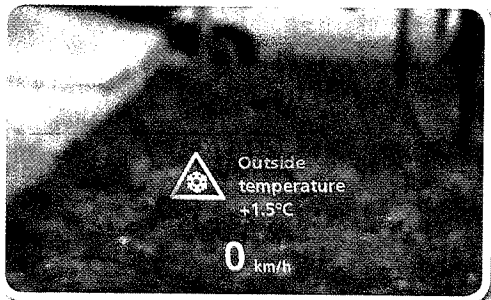
Manuální převodovky jsou nabízeny pro všechny motorizace vyjma M5 a 535d

HODNOCENÍ

Spolehlivost:	★★★★★
Technická úroveň:	★★★★★
Ceny ojetin:	★★★☆☆
Provozní náklady:	★★★★★
Servis:	★★★★★
Jízdní vlastnosti:	★★★★★
Dynamika:	★★★★★
Prostornost:	★★★★★
Zavazadelník:	★★★★★
Kvalita sedaček:	★★★★★

ČÍM SI VÁS ZÍSKÁ

Head-Up displejem: BMW řady 5 byl v pořadí druhým automobilem (po Chevroletu Corvette), který mohl řidiči nabídnout systém promítající některé údaje přímo na čelní sklo, do výšky očí. Oko se tak nemusí opakovaně zaošťovat na silnici a na přístrojový štít, čímž se zvyšuje koncentrace řidiče na provoz. Mezi štítem přístrojů a čelním oknem je v přístrojové desce umístěna „promítačka“, které dělá pomyslné plátno čelní sklo. Z řidičova pohledu jsou údaje promítány daleko před přední okno, což je pochopitelně záměrný optický klam. Standardně se zde zobrazují údaje o aktuální rychlosti, pokyny navigačního systému, nebo třeba údaje z radarového tempomatu. Tento doplněk rozhodně doporučujeme, je efektivní i praktický.



ČÍM ODRAZUJE

Vzhledem k ceně neskutečně chudou komfortní výbavou: Když pomineme kompletní bezpečnostní výbavu, pak jsou automobily mnichovské značky z hlediska komfortních prvků opravdové „holátko.“ Výrobce dokonce tento handicap sebevědomě mění v přednost tím, že dává prostor k „individualizaci“, což je jen vzletné slovo pro další tahání peněz z kapsy kupujícího. Je téměř neuvěřitelné, že namátkou u typu 540i za nějakých 1,6 miliónu korun si musíte připlácet třeba za obyčejný jednoduchý tempomat, držáky nápojů, alarm, rádio (!!!!) a desítky dalších běžných položek, které úplně samozřejmě najdeme i u vozů s mnohem menšími ambicemi a čtvrtinovou pořizovací cenou. BMW pořádně hřeší na obecně známý fakt, že si jej nemůže dovolit každý, a tímto přístupem ještě dále selektuje okruh „vyvolených“. To už i dřívější král bezbřehé příplatkové politiky (Mercedes-Benz) dávno uznal, že žádný strom neroste až do nebe ...

TAJNÝ TIP

Vozy po modernizaci: S modernizací v roce 2007 přichází zásadní změna v oblasti techniky. Motory jsou od tohoto data, díky souboru opatření zlepšujících jejich účinnost, ještě výkonnější a až neuvěřitelně úsporné, za účelem nižších ztrát se změnila i konstrukce hydrodynamického měniče automatické převodovky, byly vhodněji stanoveny převody manuálních převodovek a nově je indikován i vhodný okamžik řazení atd. Palubní systém iDrive má nyní volně programovatelná tlačítka pro rychlý přístup. U bavoráků vždy platilo, že s věkem zraje jako víno.



SLOVO ZÁVĚREM



MARTIN VACULÍK,
šéftechnik AUTOOJETIN

BMW řady 5 E60 je pro mne jasná hvězda na trhu ojetin. Na vesnicích jeho avantgardní tvary stále nezevšedněly a působí jako zjevení, všude kde se objeví. Ač se vyrábí již pět let, tak málokoho napadne, že není nová. Důvodem ke koupi BMW řady 5 by v mém případě nebyla prestiž a sousedé blednoucí závistí, ale prostě jen a pouze fakt, že za půl miliónu korun na trhu ojetin nenajdete nic, co by jezdilo lépe a nabízelo vyšší úroveň techniky. Alespoň pokud tedy nyní v autobazarech skutečně stojí ta auta, která jsem v průběhu posledních let testoval jako nová.

Nejprve v roce 2003 to bylo 530i, ještě s motorem M54 o výkonu 170 kW ve spojení s automatickou převodovkou. Dobrý, tichý a poslušný stroj, ale na BMW trochu nudný. Rok poté v redakci přistál úžasný turbodiesel 535d. To bylo něco úplně jiného, neskutečný tah odspodu až nahoru, pořádná porce síly dala vyniknout fantastické aerodynamice, 230 km/h byla relaxovaná cestovní rychlost. Největší šok mi však způsobilo 550i, první exemplář modernizovaného modelu, který jsem testoval před rokem. Odspodu dunivě, bleskově a mocně zabíral, nahoře ječel jako formule 1. Šestistupňový automat řadil hbitě a s těžko pochopitelnou inteligencí, ručička otáčkoměru kmitala v rytmu silnice vlnící se pod vozem. Model s M-paketem se jí držel neskutečným způsobem a servíroval nepoznaný mix citu pro adhezi a komfortu jízdy. Samozřejmost, s jakou ten vůz následoval všechny pokyny plynu, brzd a řízení, tu si budu pamatovat už napořád.

Fascinovala mne též úroveň vnitřní výstroje. Komfortní sedačky, u kterých můžete nastavovat

délku sedádků, proklení opěradel, tuhost a výšku bederní opěrky, tuhost bočních výplní i opěrku hlavy hned ve dvou směrech, jsou tím nejlepším, do čeho se můžete ve vyšší střední automobilové třídě posadit. Působivost testovaných vozů zvyšovaly třeba systémy nočního vidění či adaptivní radarové tempomaty. Však také žádný z nich nestál pod dva milióny, příplatková výbava obvykle činila něco kolem čtyřiceti procent z výsledné ceny. Pokud je něco takového nyní možné mít za půl miliónu, tak nemám co řešit. Za tytéž peníze se mnou bude prodejce Škody lícitovat, zda mohu mít v Octavii 1,4 MPI klimatizaci.

Problém je, že realita trhu ojetin je bohužel vzdálena opulentní výbavě a skladbě motorizací vozů z novinářské flotily, takže napsané platí jen teoreticky. Vozy prodané jako nové v ČR ještě obvykle celkem ujdou. Vysokou poptávku po ojetém BMW E60 však uspokojují převážně dovozy ze západní Evropy, které jsou často až překvapivě „sociální“. V nižších segmentech je český trh zaměřen na diskontní verze bez výbavy cenově odpovídající nižší průměrného platu

a ojetiny ze zahraničí bývají lépe vybaveny i motorizovány. U prémiových značek je však situace opačná. V Čechách na takové auto dosáhne obvykle jen restituent či obchodník s lehkými topnými oleji, který vůbec nemusí cenu řešit a klidně zaškrtná celý ceník. V Německu si jej kupuje pan doktor ze svého platu. Peníze pro něj mají samozřejmě daleko vyšší hodnotu, takže jej ani nenapadne kupní cenu zdvojnásobit příplatky. Ke slušnosti a společenskému postavení tam patří i dodržování dopravních předpisů, proto 520i je vlastně zcela dostatečná volba a automatická převodovka dobrý nápad. Najít v bazaru exemplář jen trochu odpovídající mé novinářské zmlsanosti je tak těžké a asi budu dít žít ze vzpomínek na 550i. Auto samo však za nic nemůže a pozorný čtenář si jistě povsími, že oproti přímému konkurentu ze Stuttgartu recenzovanému v minulém čísle se zde dočte o menším množství závad. Léta platné tvrzení, že BMW je rychlé a choulostivé, zatímco Mercedes-Benz pomalý a nezničitelný, dostává v posledních letech vážné šrámy ...