WYDANIE SPECJALNE

Nr 3/2026 SIERPIEŃ-WRZESIEŃ 2026
cena 9,99 zł w tym 8% VAT

motor

60 STRON



BMW M5 E39

Wilk w owczej skórze, czyli pierwsze M5 z V8

UŻYWANE BMW

17 MODELI

SPOSOBY NA RADOŚĆ Z JAZDY

Od serii 1 po X6 • Porównania generacji • Testy długodystansowe • Porady dla kupujących

NAJLEPSZE I NAJGORSZE SILNIKI BMW OD 2010 ROKU

» Bezproblemowa eksploatacja albo wysokie ryzyko awarii
» Od 3 do 8 cylindrów

20 jednostek

525d

z przebiegiem ponad 500 tys. km

Ten elektryk wyprzedził swoje czasy i3

PRZEWODNIK PO SKRZYNIACH BIEGÓW

Dwusprzęgłowe i klasyczne automaty

ISSN 0580-0447
Nr ind. 273007
9 770580 044619 03

motor
W PRENUMERACIE

12 WYDAŃ ZA 73 ZŁ
24 WYDANIA ZA 146 ZŁ

WYSYŁKA GRATIS!*



Aby zamówić prenumeratę, zeskanuj kod lub wejdź na www.czytelnia.pl
Kontakt • e-mailem: prenumerata@bauer.pl • telefonicznie: 67 210 86 05 67 354 16 05

Wysyłkę realizujemy za pośrednictwem Poczty Polskiej, listem ekonomicznym. Koszt dostawy na terenie kraju ponosi wydawnictwo. W przypadku prenumeraty wysyłanej poza granicę kraju do cen prenumeraty doliczamy opłatę pocztową zgodną z aktualnym cennikiem Poczty Polskiej. Termin dostawy jest zgodny z regulaminem Poczty Polskiej.

Faktury VAT wystawiamy na życzenie Zamawiającego. W przypadku pytań lub reklamacji prosimy dzwonić pod numer 67 210 86 05. Zamawiającemu przysługuje prawo odstąpienia od umowy prenumeraty bez podania przyczyny i ponoszenia kosztów, jeśli zgłoszenie odstąpienia nastąpi w terminie 14 dni od dnia dostarczenia pierwszego numeru czasopisma. W innym przypadku obowiązują przepisy kodeksu cywilnego oraz ustawa o prawach konsumenta. Wzór pisma o odstąpieniu od umowy znajdą Państwo w regulaminie sklepu na stronie www.czytelnia.pl

*Gratisowa wysyłka dotyczy zamówień realizowanych za pośrednictwem Poczty Polskiej, listem ekonomicznym, na terenie kraju.



PRENUMERATA KWARTALNA (12 numerów): 31 zł

E-WYDANIA W SUPERCENACH

WERSJĘ ELEKTRONICZNĄ KUPISZ NA: WWW.CZYTELNIA.PL

PRENUMERATA ROCZNA ZA 121,00 ZŁ

SUBSKRYPCJA AUTOODNAWIALNA ZA 2 ZŁ TYGODNIOWO

WYDANIA W FORMIE CYFROWEJ
TO WYGODNY I SZYBKI DOSTĘP DO NAJLEPSZYCH TREŚCI
NA TWOIM SMARTFONIE, TABLECIE CZY KOMPUTERZE.

WYDANIE SPECJALNE

motor

UŻYWANE BMW

BUDZĄ EMOCJE OD LAT. BEZ WZGLĘDU NA WIEK

Mało która marka wzbudza tyle emocji i ma tylu oddanych miłośników. BMW cieszy się w Polsce niesłabnącą popularnością. Bez względu na to, czy mowa o starszych, czy nowszych modelach bawarskiej marki. W jej przypadku rynek wtórny jest wyjątkowo zróżnicowany i przy okazji obfity. Dominują auta sprowadzane do kraju, ale wysoka pozycja BMW w rankingu sprzedaży nowych samochodów przekłada się już na zasilanie rynku wtórnego krajowymi egzemplarzami, czemu sprzyjają programy sprzedaży tych aut prowadzone przez dilerów.

Jednak bez względu na źródło pochodzenia potencjalne usterki lub koszty serwisu mogą okazać się dotkliwe. Między innymi dlatego do zakupu używanego BMW warto się solidnie przygotować. W tym ma pomóc kolejne wydanie specjalne „Motoru". Opisujemy w nim najpopularniejsze modele, bierzemy pod lupę silniki i skrzynie biegów, a w naszych testach długodystansowych przedstawiamy realne koszty eksploatacji i potencjalne problemy, na które można się natknąć. Przypominamy też starsze, dla wielu wyjątkowe auta, takie jak seria 3 E30 i M5 E39.

WOJTEK JURKO

4 BMW serii 3: G20 vs F30
Porównanie dwóch najnowszych generacji „trójki". Nie brakuje im genów BMW, ale która z nich będzie lepszym wyborem?

8 BMW serii 5: F10 vs G30
Mistrzowie klasy wyższej. Tu liczą się komfort, wyposażenie i osiągi. Ale to wszystko ma swoją (często wysoką) cenę. Przystępne F10 kontra bardziej zaawansowane G30.

12 BMW X1: E84 vs F48
Te dwie generacje kompaktowego SUV-a X1 dzieli przepaść. Powstały bowiem według całkowicie różnych założeń.

16 BMW X3: G01 vs F25
X3 to prekursor SUV-ów premium klasy średniej w Europie. Którą generację tego BMW lepiej wybrać – drugą czy trzecią?

20 Silniki BMW
Jednostki BMW z ostatnich 15 lat – które są godne polecenia, które warto dobrze sprawdzić, a które lepiej sobie odpuścić.

26 Skrzynie biegów
Przedstawiamy automatyczne przekładnie stosowane w autach BMW i Mini od 2010 r. Czym się różnią i na co trzeba zwrócić uwagę, kupując wyposażony w jedną z nich samochód?

28 BMW 320d E90
Ta generacja serii 3 ma już swoje lata, ale przykład opisywanego 320d z przebiegiem ponad 400 tys. km pozwala wyciągnąć cenne wnioski.

32 BMW 318d GT
„Trójka" Gran Turismo to trochę eksperyment BMW, gdzie liczą się komfort i zaskakująco przestronne wnętrze. A jak wypada pod względem trwałości?

36 BMW X6 xDrive50i
Jeśli coś mogło pójść źle, to tak się właśnie stało. Osiągi tego 408-konnego X6 nie wynagrodziły awaryjności silnika.

40 BMW 525d
6-cylindrowe diesle BMW to dla wielu idealne źródło napędu, a przebieg, który przekroczył tu ponad 0,5 mln kilometrów, mówi sam za siebie.

44 BMW serii 1 F40
W tej generacji seria 1 straciła tylny napęd, ale zyskała inne zalety. Nadal świetnie się prowadzi.

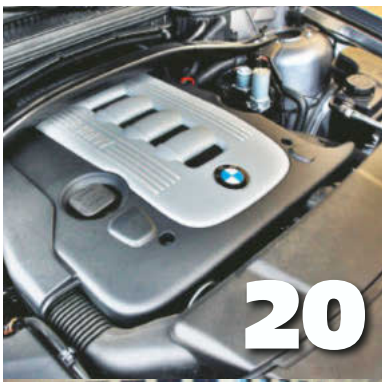
46 BMW Z4 E89
Tego typu aut jest już coraz mniej. Szkoda, bo Z4 poza tym, że doskonale wygląda, skupia się na czystej radości z jazdy, bez „filtrów".

48 BMW i3
Ten pierwszy seryjny elektryczny model BMW debiutował już w 2013 roku, a jego awangardowy styl robi wrażenie do dziś.

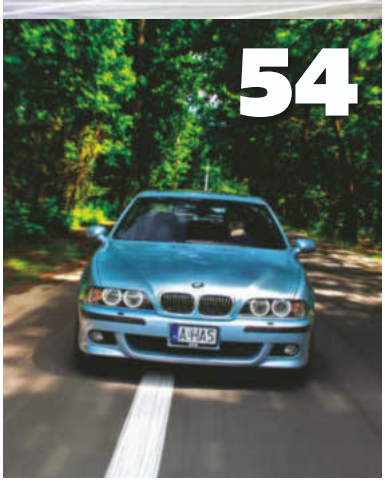
50 BMW serii 3 E30
Z dzisiejszej perspektywy to prosta konstrukcja, dla niektórych nawet mało finezyjna. Daje jednak tak dużo frajdy, że nie chce się zza jej kierownicy wysiadać.

54 BMW M5 E39
Trudno o drugie auto, które w taki sposób łączy surową analogową motoryzację ze współczesnością. Do tego jest mistrzem dyskrecji.

58 Generacje M5
Jak zmieniało się BMW M5 na przestrzeni lat? Przedstawiamy wszystkie siedem generacji.







motor Znajdź nas na W przeglądarkę wpisz: ***www.facebook.com/TygodnikMotor.*** Teraz wystarczy tylko kliknąć na „Lubię to".

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 R.

REDAKCJA
ul. Motorowa 1, 04-035 Warszawa
www.magazynauto.pl

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda, Łukasz Chyczewski

Zespół:
Marcin Laska, Marcin Sobolewski, Adam Szczepaniak, Łukasz Szewczyk
Współpracownicy:
Marcin Lewandowski, Maciej Struk, Paweł Tyszko

Studio graficzne:
Jacek Baliński, Marcin Kuriata, Rafał Wójtowicz

Fotograficy:
Rafał Andrzejewski, Robert Magdziak, Adam Mikuła, Kacper Szczepański

Listy: redakcja@motor.com.pl
Adresy e-mail pracowników redakcji: imie.nazwisko@motor.com.pl

DZIAŁ REKLAMY
Dyrektor Segmentu Pism Motoryzacyjnych:
Marcin Warych, Marcin.Warych@bauer.pl
Starszy Specjalista ds. Reklamy:
Marta Potrzebska-Kalisz, Marta.Kalisz@bauer.pl
Główny Koordynator w Biurze Reklamy:
Urszula Derwisz, Urszula.Derwisz@bauer.pl

ADRES DZIAŁU REKLAMY:
ul. Motorowa 1
04-035 Warszawa

WYDAWCA
Bauer Media Group

Wydawnictwo Bauer Sp. z o.o. Sp. j.
ul. Motorowa 1, 04-035 Warszawa
tel. recepcji: 22 517-04-80
Prezes Zarządu:
Tomasz Namysł
Członkowie Zarządu:
Andrzej Choynowski, Marek Lasota – Director, Publishing Management/ Dyrektor Pionu Wydawniczego
Dyrektor Kreatywny:
Robert Latek
Doradca Zarządu ds. redakcyjnych:
Dorota Kaleta
Publisher/Wydawca:
Małgorzata Grono
Dyrektor ds. Kolportażu:
Piotr Ludwicki
Dyrektor Produkcji:
Piotr Orełko
DRUK: BPW Sp. z o.o, Sp. K.; Wykroty; ul. Wyzwolenia 54; 59-730 Nowogrodziec; TINTA, ul. Żwirki i Wigury 22, 13-200 Działdowo

Tekstów i fotografii niezamówionych redakcja nie zwraca. Redakcja nie odpowiada za treść ogłoszeń. Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruki i wykorzystanie w jakiejkolwiek innej formie bez pisemnej zgody wydawcy – zabronione.

ISSN 0580-0447

Zabroniona jest bezumowna sprzedaż numerów bieżących i archiwalnych „Motoru" po cenie niższej od ceny detalicznej, ustalonej przez wydawcę. Sprzedaż po cenie innej niż podana na okładce jest nielegalna i grozi odpowiedzialnością karną.

Wszelkie skargi, reklamacje i pytania dotyczące publikowanych reklam należy kierować na adres: reklama@bauer.pl



BMW serii 3 G20 (od 2018 r.)
Ceny: **63-360 tys. zł**
Silniki benzynowe: **2.0-3.0 (156-387 KM)**
Silniki Diesla: **2.0-3.0 (122-340 KM)**
Hybrydy PHEV: **2.0 (204-292 KM)**

BMW serii 3 G20 vs

Sportowe prowadzenie, mocne silniki czy tylny napęd – to tylko główne powody, dla których klienci wybierają serię 3 na swoje auto. Dziś porównanie dwóch najnowszych generacji „bawarczyka”.

BMW serii 3 od lat cieszy się niesłabnącym zainteresowaniem ze strony polskich klientów na rynku aut używanych. Trudno powiedzieć, czy jego popularność jest odzwierciedleniem konserwatywnego gustu kierowców znad Wisły, czy wciąż poszukujemy prestiżu, wybierając modele marek premium. BMW oferuje obydwie te cechy. Podstawowa koncepcja tylnonapędowego sedana o doskonałych wręcz własnościach jezdnych i potencjalnie mocnych silnikach jest niezmienna od dekad. Nawet styl projektowania wnętrza zorientowanego na kierowcę bardziej ewoluuje, implementując najnowsze zdobycze techniki, aniżeli wprowadza nowe, niesprawdzone koncepcje.

Niezależnie od generacji, na jaką się zdecydujemy, otrzymamy samochód zbudowany według tego samego przepisu, jedynie odzwierciedlający czasy, w jakich był projektowany.

Aktualnie produkowane G20

Obecną trójkę zaprezentowano w 2018 roku. Jest oferowana wyłącznie jako sedan (G20) i kombi (G21). Modele coupe, kabriolet i Gran Coupe sprzedawane są jako seria 4. Długość nadwozia to 470 cm, szerokość 183 cm, wysokość 144 cm. Rozstaw osi wynosi 285 cm. Względem poprzednika wzrost wymiarów przełożył się na nieco bardziej przestronną kabinę. Skromny jak na tę klasę jest bagażnik. Kufer sedana zmieści 480 l,

1 zł Całkowita bezawaryjność i niskie koszty

BMW serii 3 G20 (od 2018 r.)

PUNKTY: 7/10

Przebieg typowy dla rocznika 2019 to 75-130 tys. km

Choć współczesne samochody odstraszają potencjalnymi usterkami elektroniki, to wciąż największe koszty napraw i regeneracji generuje „stara” znajoma mechanika. Części BMW nie najeżą do tanich, coraz większym problemem jest odcinanie niezależnych warsztatów poprzez konieczność płacenia za dostęp do komputera pojazdu.

Cechami wspólnymi obydwu kokpitów



PUNKTY: 7/10

BMW serii 3 G20

Względem poprzednika zmieniło się niewiele, przynajmniej wizualnie. Większy ekran centralny obsługuje system multimedialny, który jest krytykowany za komplikację obsługi. Materiały, choć dobre, czasem poskrzypują. Dzięki zwiększonemu rozstawowi osi wnętrze oferuje więcej miejsca na nogi pasażerów z tyłu. Widoczność w tył jest minimalnie gorsza przez masywniejsze słupki.



BMW serii 3 F30 (2012-2018)
Ceny: 22-135 tys. zł

Silniki benzynowe: **1.5-3.0 (136-326 KM)**
Silniki Diesla: **2.0-3.0 (116-313 KM)**
Hybrydy PHEV: **2.0-3.0 (252-340 KM)**

F30

BMW serii 3 G20

Seria G20 oznacza, że wciąż mamy do czynienia z najnowszą, wciąż produkowaną generacją „średniaka" z Monachium. To już siódme wcielenie „trójki". Duże, przestronne nadwozie, mocne silniki czy nowoczesna technika to jej największe atuty. Dla chętnych przygotowano dwie odmiany hybrydowe typu plug-in. Na rynku wtórnym dominują klasyczne silniki wysokoprężne i benzynowe. Po raz pierwszy seria 3 jest oferowana także w pełni elektrycznej wersji – BMW i3 eDrive35L trafiło na rynek chiński.

BMW serii 3 F30

Poprzednia generacja znana pod fabrycznym oznaczeniem F30 miała początkowo wpadki jakościowe, ale z perspektywy lat to solidne auto segmentu premium. Do tego mimo kilkunastu już lat od debiutu jego wygląd nadal nie traci myszką, a wnętrze oferuje przyzwoite multimedia. Wybór wersji silnikowych jest tradycyjnie spory, warto jednak kierować swoją uwagę w kierunku nowszych i droższych, ale bardziej pewnych wersji po face liftingu, który poprawił wiele niedociągnięć.

utrzymania nigdy nie były cechami typowymi dla BMW serii 3.

GIEŁDOWE FAKTY:
- Diesle wciąż trzymają się dobrze, połowa ofert dotyczy jednostek wysokoprężnych.
- Na rynku wtórnym podział napędu (RWD oraz AWD) to także 50/50.
- Ośmiobiegowy automat ZF jest powszechny.

BMW serii 3 F30 (2012-2018)

PUNKTY: 8/10

Przebieg typowy dla rocznika 2018 to 90-150 tys. km
W przypadku poprzedniej generacji mamy ten sam problem drogich części oryginalnych, ale za to rynek zamienników jest bardzo okazały, nie brakuje też części używanych. Dużym plusem jest ogromna popularność generacji F30, co sprawia, że jej bolączki są znane mechanikom i warsztaty są w stanie szybko się z nimi uporać.

GIEŁDOWE FAKTY:
- Silniki Diesla w odwrocie? Nic z tych rzeczy, na rynku wtórnym stanowią 2/3 ofert.
- Około 2/3 ofert dotyczy aut tylnonapędowych. Reszta to modele xDrive.
- Prawie 70% ofert to pojazdy z automatem.

jest nastawienie na kierowcę, trójramienna kierownica czy srebrna listwa w poprzek kabiny.







PUNKTY: 6/10

BMW serii 3 F30

Poprzednia generacja wciąż nie zestarzała się nadmiernie, nawet ekran multimedialny nie zdradza wieku konstrukcji. Jakość wykończenia po latach obnaża oszczędności produkcyjne, skrzypienia uszczelek i pękające mocowania plastików nie są rzadkością. Wnętrze oferuje przeciętną ilość miejsca, jak na klasę średnią wręcz niewielką. W kombi widoczność do tyłu jest przeciętna.





Wyposażenie, wersje



BMW serii 3 G20

Niemieckie marki premium znane są z tego, że za każdy detal wyposażenia każą sobie płacić oddzielnie. Na szczęście bazowo jest już całkiem nieźle, bez żadnej dopłaty otrzymamy automatyczną klimatyzację, system Live Cocpit z centralnym ekranem o przekątnej 8,8 cala, asystenta parkowania, czy LED-owe reflektory. W testach Euro NCAP w 2019 r. seria 3 zdobyła pełne i mocne 5 gwiazdek.

Warto wiedzieć

- **Luxury Line** – to jedna z wersji stylistycznych oferowana klientom. Cechuje się chromowanym wykończeniem, skórzaną tapicerką, drewnianymi wstawkami na desce czy komfortowymi fotelami. Jest to opcja dla tych, którzy cenią sobie wygodę i luksusowy charakter ponad osiągi.
- **Sport Line** – jak wskazuje nazwa, ta wersja ma podkreślać sportowy charakter auta niezależnie od silnika. Oprócz wykończenia „piano black", sportowej kierownicy i takichże foteli, także zawieszenie jest nieco usztywnione, by pełniej korzystać z możliwości samochodu.
- **M Sport** – nawiązanie do M GmbH nie jest przypadkowe, elementy z topowej odmiany sportowej towarzyszą tu jeszcze twardszemu i bardziej obniżonemu zawieszeniu czy mocniejszym hamulcom.

PUNKTY: 8/10



Grafika wskaźników utrzymana jest w stylu znanym z poprzednika.



Bagażnik wersji kombi urósł nieznacznie, mieści 500/1510 litrów.



BMW serii 3 F30

Poprzednia generacja nie była ostatnią, jaką mogliśmy wybrać z klasycznymi zegarami i ręczną skrzynią, choć oczywiście dostępne były też wersje z wyświetlaczem wskaźników i doskonałym w działaniu automatem firmy ZF. Tak jak w następcy, i tu oferowano „linie" wyposażenia. W testach zderzeniowych Euro NCAP seria 3 wypadła bardzo dobrze, otrzymując pełne 5 gwiazdek.

Warto wiedzieć

- **Luxury Line** – tak jak w nowszym G30, i tu dominuje chrom, na zewnątrz oraz w środku, mamy też skórzaną tapicerkę czy wieloszprychowe obręcze podkreślające luksusowy charakter auta.
- **Sport Line** – wykończenie na sportowo oznacza, że otrzymamy czarne wnętrze z błyszczącymi listwami „piano black", czarną skórzaną tapicerkę, kierownicę z kontrastującymi szwami i nieco usportowiony wygląd zewnętrzny obejmujący felgi i końcówkę wydechu.
- **M Sport** – wykończenie na sportowo oznacza, że otrzymamy czarne wnętrze z błyszczącymi listwami „piano black", czarną skórzaną tapicerkę, kierownicę z kontrastującymi szwami i nieco usportowiony wygląd zewnętrzny obejmujący felgi i końcówkę wydechu.

PUNKTY: 8/10



Ekran centralny jest kolorowy, a jego obsługa okazuje się dość prosta.



Bagażnik Touringa mógłby być większy przy wymiarach auta, ale i tak zmieści przyzwoite 495/1500 l.

Przez dekady nic się nie zmieniło – żart mówiący, że BMW oznacza Będziesz Miał Wydatki, wciąż jest aktualny, koszty niestety rosną z wiekiem posiadanego samochodu z Monachium

Od strony mechanicznej dominują czterocylindrowe silniki 2.0, a rzadsze są sześciocylindrowe „rzędówki" 3.0. W gamie nie znalazły się trzycylindrowe 1.5 – zadebiutowały w poprzedniku, ale nikła sprzedaż spowodowała wycofanie ich z oferty. Wszystkie silniki należą do serii B znanej już z BMW F30, a jednostki 2.0 R4 (B48) i 3.0 R6 (B58) są ze sobą spokrewnione. Niestety nie są wolne od wad i awarii. Najwięcej zmartwień przysparza dwulitrowa „benzyna" (B48). Posiada nietrwałe wtryskiwacze, łożyska wałka wyrównoważającego i elektromagnesy systemu Vanos. Do tego dochodzą wycieki oleju, ubytki płynu chłodzącego, gromadzenie się nagaru oraz awarie osprzętu w postaci pomp cieczy chłodzącej i paliwa. Odmiana R6 jest nieco mniej kłopotliwa, choć np. wycieki oleju i problemy z Vanosem dotyczą całej serii. Mimo to te silniki są uważane za mniej problematyczne niż jednostki serii N stosowane w poprzedniku. Diesle mają lepszą opinię i są bardziej polecane, choć mogą mieć problemy z nietrwałym rozrządem, zaworami EGR, a przy rzadkiej wymianie oleju także z turbosprężarkami. W hybrydach awariom mogą ulegać wewnętrzne ładowarki.

Wciąż atrakcyjne F30

Na początku 2012 r. na rynku pojawiła się seria F30. Gamę tworzyły sedan (F30), kombi zwane Touring (F31), a także podwyższony liftback, czyli Gran Turismo (F34). Modele coupe i kabriolet oferowane były jako seria 4. Wymiary zewnętrzne sedana i kombi to dł.: 462/464 cm, szer.: 182 cm i wys. 143 cm, przy rozstawie osi 281 cm. Gran Turismo ma dłuższy rozstaw osi: 292 cm, jak i samo nadwozie mierzące 482 cm długości i 150 cm wysokości. Wymiary, większa masa własna i charakter spowodowały, że BMW zestroiło zawieszenie Gran Turismo o wiele bardziej komfortowo, przy zachowaniu pewnego prowadzenia.

Przed modernizacją stosowano silniki serii N. Poza najmniejszym 1.6 (N13, seria Prince skonstruowana wspólnie z PSA) były to własne konstrukcje BMW. Benzynowe 1.6 i 2.0 (N20) oraz diesel 2.0 (N47) miały poważne problemy z napędem rozrządu. Słyszalne stuki oznaczają natychmiastową konieczność wymiany. W silniku N20 wskutek niedomagań pompy oleju może dojść do zatarcia. W dieslach z ręczną skrzynią problemy sprawiają „dwumasy", wymiana oznacza też konieczność zamontowania nowego sprzęgła. Jeśli uprzemy się użytkować diesla w mieście, to pojawią się problemy z zaworem EGR i filtrem DPF. W benzynowym 1.6 odkłada się nagar. Problemy sprawiają też nietrwałe układy kierownicze, rozruszniki, skraplacze klimatyzacji czy szybko zużywające się elementy układu hamulcowego.



W dieslach, także tych większych R6, znane są problemy z urywającymi się klapkami w układzie dolotowym. Mimo to wybierając jednostkę sześciocylindrową, mamy szansę na mniejszą liczbę awarii. Hybrydy mogą mieć problemy ze sterownikiem ładowania.

W 2015 r. seria F30 przeszła modernizację, najwięcej zmian zaszło pod maską. Wymieniono niemal całą paletę silników, zastępując nieudaną serię N jednostkami serii B. Ich problemy opisane są powyżej, bo silniki te stosowane są do dziś w serii G20. Mimo że przypadłości jest sporo, powszechnie uważa się, że lepszym wyborem są auta z silnikami serii B, czyli w tym przypadku poliftowe.

TEKST: MARCIN LEWANDOWSKI, ZDJĘCIA: ARCH.

Silniki

PUNKTY: 8/10

BMW serii 3 G20

- Silnik 2.0 (184-258 KM) to seria B48. Od tego roku jest dostępna w nowej podstawowej odmianie (156 KM). Należy do modularnej rodziny i ma wiele wspólnego z większym 3.0 B58.
- Sześciocylindrowy silnik 3.0 B58 (374 KM) stosowano w odmianie M340i. Mimo wysokiej mocy okazuje się bardzo podatny na tuning. Po „elektryfikacji" doszło jeszcze 11 KM silnika elektrycznego.
- Diesel 2.0d (122-190 KM) serii B47 jest ogólnie wart polecenia.
- Większy, sześciocylindrowy 3.0d (265--340 KM) o kodzie B57 to mocna i pewna jednostka. Przekonuje brzmieniem czy elastycznością, a zaskakuje niewielkim zużyciem paliwa przy spokojnej jeździe.



Słabe diesle (318d i 320d) można było zamówić z ręczną skrzynią.



Mocniejsze specyfikacje silnika B48 oferują bardzo dobre osiągi.

PUNKTY: 8/10

BMW serii 3 F30

- Podstawowy silnik 1.6 (136-170 KM) to nieudana jednostka serii Prince. Po liftingu zastąpił ją trzycylindrowy 1.5 (136 KM) mający lepsze opinie. Kulturę pracy oraz dźwięk można znieść – nie burzą komfortu jazdy.
- Silnik 2.0 (184-252 KM) przed liftingiem to seria N20, po liftingu zaś nowsza B48.
- Silnik 3.0 serii N55 (306 KM) wymieniono w połowie cyklu produkcyjnego na B58 (326 KM).
- 2.0d (116-224 KM) tak jak benzynowy silnik został wymieniony w 2015 r. Do liftu stosowano serię N47, po modernizacji B47.
- 3.0d (258-313 KM) o kodzie N57 oferowany był do końca w niezmienionej formie.
- Ofertę uzupełniały dwie hybrydy: najpierw 3.0 HEV, po liftingu – 2.0 PHEV.



Diesel 2.0d N47 jest rozsądnym wyborem, jeśli budżet jest niski.



2.0i serii B48 to udany silnik... ale mający awaryjny osprzęt.

Usterki

PUNKTY: 6/10

BMW serii 3 G20

Niezbyt imponujące wykonanie poprzednika nie skłoniło BMW do przemyśleń. Nowe G20 wciąż irytuje właścicieli skrzypieniami elementów gumowych i plastikowych. Przed liftingiem przednie zawieszenie wydawało słyszalne stuki, zaś osłony termiczne hałasowały przy zimnym silniku. Drobne awarie elektroniki to już dziś norma.



1 Liczne awarie podzespołów w silniku B48, w tym wtryskiwaczy, pomp wody i paliwa, utrata płynu chłodzącego.

2 Wycieki oleju z licznych miejsc silnika, tylnego dyferencjału, nadmierny pobór oleju. Naprawy bywają drogie.

3 Awarie systemu Vanos, automatycznej skrzyni biegów, rozrusznika, czujników oraz multimediów.

PUNKTY: 6/10

BMW serii 3 F30

Na tle poprzednika (E90) od początku widać było oszczędności. Większe szpary nadwozia zwiastowały kolejne miejsca, gdzie zaoszczędzono. Szybko okazało się, że nienaganne materiały skrzypią, tak jak uszczelki, zaś plastikowe zaczepy łamią się. Do tego dochodzi lista problemów mechanicznych.



1 W silnikach 1.6, 2.0 oraz 2.0d nietrwały jest napęd rozrządu. Zawory EGR i filtry DPF zatykają się przy jeździe miejskiej.

2 Nietrwałe: przekładnie kierownicze, rozruszniki i koła dwumasowe w modelach z ręczną skrzynią.

3 Nietrwały rozrząd i awarie systemu Valvetronic w silnikach 3.0 serii N55. W 2.0 N20 zawodzi pompa oleju.



PUNKTY: 36/50

BMW serii 3 G20

Nie zamierzamy niczego lukrować. Nawet kilkuletnie BMW serii 3, jeśli nie jest objęte gwarancją, może już być źródłem sporych wydatków i częstych wizyt w warsztacie. Nie oznacza to wcale, że każdy egzemplarz będzie miał wszystkie przypadłości. Niestety koszty utrzymania nie są niskie i trzeba mieć to na względzie.

NASZYM ZDANIEM: Chcącym trzymać koszty na wodzy polecamy mniejszego diesla. Wersje sześciocylindrowe oferują świetne osiągi i są mniej problematyczne, ale koszty samego serwisu będą duże.

PODSUMOWANIE

Starsza generacja „trójki" może mieć diametralnie różne oblicza. Można trafić na problematyczny egzemplarz, można też zrobić dziesiątki tysięcy km bez awarii. Niestety cena posiadania auta segmentu premium jest w tym przypadku niemała. Do tego rozczarowują „jakość premium" oraz nietrwałe podzespoły. W tym segmencie można oczekiwać lepszego wykończenia oraz mniejszej awaryjności.

NASZYM ZDANIEM: Najtańsze w eksploatacji będą słabe diesle. Jeśli możemy sobie na to pozwolić, najlepiej szukać aut po modernizacji. Najtańsze egzemplarze lepiej odpuścić, koszt doprowadzenia ich do stanu używalności może szybko wymknąć się spod kontroli.



PUNKTY: 36/50

BMW serii 3 F30



BMW serii 5 F10, 2010-2016
Ceny: **25-170 tys. zł**

Silniki benzynowe:
2.0-4.4 (184-450 KM)
Diesle: **2.0-3.0 (143-381 KM)**
Hybryda: **3.0 (340 KM)**

BMW serii 5 F10 vs

BMW serii 5 należy do klasy wyższej. Oferuje poziom komfortu, wyposażenia oraz mocy, którego próżno szukać w „średniakach”. Sprawdzamy, jak ta mieszanka wypada na rynku używanych.

BMW serii 5 to niemal pięciometrowe samochody, w których komfort jazdy jest na wysokim poziomie. To już nie są sportowe sedany, a komfortowe limuzyny, choć z mocnymi silnikami bywają niezwykle szybkie.

„Piątka” po raz szósty

Szósta generacja „piątki” o oznaczeniu fabrycznym F10 zadebiutowała na rynku na początku 2010 roku. To spora limuzyna, mierząca 489 cm długości, 186 cm szerokości, 148 cm wysokości, z rozstawem osi wynoszącym 297 cm. W styczniu kolejnego roku dołączyło do niego kombi zwane według terminologii z marki Monachium Touringiem (F11). Długość uniwersalnego nadwozia wzrosła o 2 cm, a wysokość o 1 cm względem sedana. Trzecim rodzajem nadwozia, lecz zaliczanym przez producenta do serii 5, było Gran Tourismo (F07). Pięciodrzwiowy fastback był największy w rodzinie, mierząc 499 cm długości i 156 cm wysokości. Dysponował też większym rozstawem osi (307 cm). Jego bardziej luksusowy charakter podkreślało pozbawienie 5 GT podstawowych wersji silnikowych (np. 520i).

Do napędu szóstej generacji „piątki” użyto silników, które dziś biją się między sobą o tytuł najbardziej awaryjnej jednostki w historii BMW. Chodzi o N20 (R4) i N63 (V8), ale nie jest też aż tak źle, by od razu rezygnować z zakupu F10. Podstawową wersją było 520i, napędzane silnikiem N20, czyli 2.0 z turbo.

1 zł Jeśli nie możemy sobie pozwolić na G30,

BMW serii 5 F10 (2010-2016)

PUNKTY: 5/10

Przebieg typowy dla rocznika 2016 to 167-228 tys. km

Utrzymanie serii 5 F10 nie będzie tanie. Ale można spróbować obniżyć koszty. W tym celu należy unikać benzynowego 2.0, zrezygnować z wersji xDrive czy „pneumatyki” i szukać egzemplarza poliftowego. Nie tylko z udokumentowaną historią serwisową, ale takiego, o którego dbano od samego początku. A po zakupie... nie żałować na dobry serwis.

Kabiny obu prezentowanych generacji



PUNKTY: 9/10

BMW seri 5 F10

Klasyczny z wyglądu kokpit BMW jest skupiony na kierowcy. Ma on do dyspozycji sporo przycisków, wiele funkcji obsługuje się jednak pokrętłem w kolejnych zakładkach systemu iDrive. Przestrzeni jest w bród, fotele są wygodne, kanapa także, ale komfortowo będzie na niej jedynie dwójce pasażerów. Widoczność do tyłu jest całkiem znośna, choć w tej klasie wypada mieć kamerę.



BMW serii 5 G30, 2016-2023
Ceny: **52-350 tys. zł**

Silniki benzynowe:
2.0-4.4 (184-523 KM)
Diesle: **2.0-3.0 (184-394 KM)**
Hybrydy: **2.0-3.0 (204-394 KM)**

G30

BMW serii 5 F10

Zaprezentowany w 2009 roku model F10 zastąpił E60, projektowany przez kontrowersyjnego stylistę Chrisa Bangle'a. Tym razem postawiono na stłumioną i nie rzucającą się w oczy stylistykę, za to typową dla marki z Monachium. Jak na swój czas nowa seria 5 oferowała bardzo bogate wyposażenie z zakresu komfortu i bezpieczeństwa. Na reputację tego modelu cień rzucają silniki. Niestety niemal wszystkie stosowane tu jednostki mogą generować poważne problemy. Sytuacja poprawiła się nieco po face liftingu.

BMW serii 5 G30

Po siedmiu latach przyszła pora no nową generację, tym razem oznaczoną jako G30 (ale sportowe M5 nosiło kod fabryczny F90, mimo że bazowało na G30). Tak jak poprzednio obok sedana pojawił się też Touring (kombi) o oznaczeniu G31, zaś wariant Gran Tourismo ochrzczono już jako serię 6. Od strony technicznej postawiono na nowe generacje silników – zarówno benzynowych, jak i wysokoprężnych, które, jak się okazało po latach, generują mniej problemów, niż to miało miejsce w poprzedniej generacji.

szukajmy dobrze utrzymanego F10 po modernizacji.

GIEŁDOWE FAKTY:
- Diesle zdominowały sprzedaż F10, 80% ofert dotyczy jednostek wysokoprężnych.
- 80% ogłoszeń to auta z automatami. 60% z nich ma napęd xDrive.
- Co druga seria 5 F10 ma nadwozie kombi.

BMW serii 5 G30 (2016-2023)

PUNKTY: 6/10

Przebieg typowy dla rocznika 2018 to 133-181 tys. km

Nowsze G30 to dużo bardziej udany model. Tu już aż tak bardzo nie musimy przejmować się tym, jaki silnik pracuje pod maską. Ryzyko poważnej awarii jest dużo mniejsze, nawet przy takim samym przebiegu. Co nie znaczy, że nie warto szukać zadbanych egzemplarzy z pełną książką serwisową.

GIEŁDOWE FAKTY:
- Silniki Diesla na rynku wtórnym w modelu G30 stanowią 2/3 ofert.
- Skrzynie ręczne to jednorożce, prawie ich nie ma. Napęd xDrive stanowi 60% ofert.
- Już tylko 42% ofert to Touringi (kombi).

BMW serii 5 są przestronne, materiały wysokiej jakości, a całość dobrze znosi upływ czasu.







PUNKTY: 9/10

BMW serii 5 G30

BMW postanowiło trzymać się sprawdzonych wzorców. Wnętrze kolejnej generacji urządzono w dokładnie takim samym stylu, co w F10. Największa różnica dotyczy systemu multimedialnego iDrive. Jego 12,3-calowy ekran powędrował na górę deski rozdzielczej, zaś sam system zaprojektowano od nowa. Reszta kabiny jest bardzo podobna, choć minimalnie bardziej przestronna.





Wyposażenie, wersje



BMW serii 5 F10

Producent z Monachium stosował podział na „linie stylistyczne”, wpływające na wygląd samochodu, które następnie można było dowolnie konfigurować. Do wyboru były linie Luxury, Sport i M Sport. Ponadto oferowano pakiety wyposażenia oraz całą listę dodatków. W 2010 roku w testach Euro NCAP seria 5 F10 zdobyła pełne 5 gwiazdek, otrzymując 100% punktów za systemy bezpieczeństwa.

Warto wiedzieć

- **Gran Turismo** – choć oficjalnie stanowił część rodziny serii 5, to należy traktować ten wariant osobno. Większe nadwozie plasowało go pomiędzy serią 5 i 7, jeśli chodzi o przestronność wnętrza. Bagażnik miał zmienną pojemność – regulowaną przez położenie kanapy (440-590/1700 l).
- **ActiveHybrid 5** – w 2011 roku po raz pierwszy zaoferowano wersję hybrydową, korzystającą z silnika N55 3.0 (340 KM). Nie miała ona możliwości doładowywania baterii z gniazdka. Wariant pozostał w ofercie do końca produkcji modelu F10.
- **M5** – BMW stosowało skrzynie ręczne i automatyczne, ale M5 otrzymało siedmiobiegową skrzynię dwusprzęgłową. Standardowa moc silnika to 560 KM, a pakiet Competition podnosił ją do 575 KM.

PUNKTY: 9/10



Tryby jazdy wpływają też na pracę opcjonalnego aktywnego zawieszenia.



Bagażnik sedana mieści 520 litrów, natomiast kombi – 560/1670 l.



BMW serii 5 G30

Jak u poprzednika, tak też i tu oferowano różne wersje stylistyczne o takich samych nazwach: Luxury Line, Sport Line i M Sport. Dostępne były również pakiety wyposażenia (Business, Innovation, Professional oraz Comfort). W testach Euro NCAP BMW serii 5 G30 zdobyło 5 gwiazdek, choć przyznana punktacja nie była już tak imponująca jak poprzednio.

Warto wiedzieć

- **Gran Turismo** – choć podwyższony liftback to oficjalnie seria 6, to technicznie wciąż jest blisko spokrewniony z „piątką”. Ma większe nadwozie, ale korzysta z tej samej techniki.
- **Hybrydy Plug-in** – przed liftingiem oferowano wyłącznie jedną hybrydę: 530e (252 KM), korzystającą z silnika B48. Ma on skromną baterię o poj. 9 kWh. Po lifcie były już trzy hybrydy – dwie z B48 (204, 292 KM) i jedna z B58 (394 KM). Pojemność akumulatora wzrosła do 11 kWh.
- **M5 i D5** – obydwie topowe odmiany wciąż korzystają z silnika 4.4 V8. Ogólna różnica pomiędzy nimi polega w uproszczeniu na tym, że M5 jest stricte sportową maszyną, zaś Alpina D5, mimo podobnej mocy, w większym stopniu nastawiona jest na komfort.

PUNKTY: 10/10



Tryby jazdy i pracy zawieszenia jeszcze bardziej rozbudowano.



Dobrze wykończony bagażnik sedana zmieści 530 l, do kombi wejdzie imponujące 570/1700 litrów.

Nie warto oszczędzać przy zakupie, zwłaszcza F10. Późniejsze wydatki serwisowe szybko mogą osiągnąć pięciocyfrowe kwoty. Serwis jest czasochłonny, a ceny części – wysokie

Oferuje on 184 KM, lub 245 KM w 528i. Odradzamy wybór tej jednostki, bowiem jest awaryjna i dużo pali, zapewniając przeciętne osiągi. Kolejną propozycją były 523i, 528i oraz 530i, napędzane wolnossącym 3.0 R6 (204-272 KM), znanym jako N53, a oferowanym do 2013 r. Dopiero wersja 535i miała pod maską doładowane 3.0 R6 (306 KM). To jednostka N55. Niezła, ale kosztowna. Obie jednostki mają swoje przypadłości, ale jeśli mielibyśmy polecać, to stawialibyśmy właśnie na rzędowe benzynowe „szóstki”. Na samym szczycie oferty było 550i. Pod jego maską pracował silnik N63. To 4.4 V8 biturbo o mocy 408 KM. Niestety mimo fantastycznych osiągów jest on mocno awaryjny i drogi w serwisie i naprawach. Nic jednak straconego, bowiem BMW zdawało sobie z tego sprawę i w połowie 2013 r. pod maskę „piątki” trafiło poprawione N63 z dopiskiem TÜ (450 KM). Sprawia mniej problemów, ale wciąż jest to opcja dla majętnych klientów. Na silniku N63 oparto najbardziej wysiloną wersję S63, montowaną w M5 (560-600 KM).

Wybór diesli jest bardziej skomplikowany. Dostępne są silniki 2.0 R4 i 3.0 R6. Dwulitrowe jednostki dzielimy na starsze N47 (143, 184 i 218 KM) oraz oferowane od 2014 r. B47: (150, 190 KM). Obie konstrukcje mają problemy z napędem rozrządu, który umieszczono od strony skrzyni biegów, więc wymiana będzie bardzo droga. Jednak seria B jest uznawana za mniej problematyczną, a jej rozrząd może wytrzymać nawet ponad 300 tys. km. Tak samo jest w silniku N57, czyli 3.0 R6 (204-381 KM), stosowanym przez cały okres produkcji serii F10. Na szczycie gamy jednostek wysokoprężnych stało usportowione, debiutujące w 2012 r. M550d z trzema turbinami (N57, 381 KM).

Siódma „piątka”

Siódma generacja limuzyny serii 5 (G30) weszła do sprzedaży na początku 2017 r. Względem poprzednika urosła nieznacznie, mierząc 494 cm długości, 186 cm szerokości i 148 cm wysokości.

W maju 2017 roku na rynku pojawiło się kombi (G31), o 2 cm dłuższe i wyższe. Obie wersje nadwoziowe dzieliły rozstaw osi wynoszący 297,5 cm. Tym razem wersja Gran Turismo (G32) otrzymała przydział do serii 6.

Od strony technicznej jest dużo lepiej niż u poprzednika. Pod maską serii G30/31 znajdziemy wyłącznie silniki serii B. Wyjątek stanowi „V-ósemka”, ale ją systematyczne poprawiano. Rolę podstawowego silnika pełnił B48. To doładowane 2.0 (184-252 KM) mające drobne przypadłości, ale na tle poprzednika (N20) jest wręcz wzorem bezawaryjności. Rzędowa „szóstka” 3.0 o oznaczeniu B58 trafiła do wersji 540i (333-340 KM). Ponad nią stała M550i xDrive napędzana ponownie poprawionym silnikiem 4.4 V8 (456-523 KM), czyli N63 TU2/TU3. Na tym oferta potężnych V8 wcale się nie kończyła. Na zamożnych czekały M5 (600-635 KM) oraz włączona w szeregi BMW Alpina B5 (608 KM).

Silniki wysokoprężne, tak jak u poprzednika, dzieliły się na czterocylindrową „dwulitrówkę” i trzylitrową rzędową „szóstkę”, ale nowej generacji. B47 to 2.0 (150-231 KM), zaś B57 to 3.0 (265-400 KM). Oba silniki wciąż nie mają „dożywotniego” napędu rozrządu, choć jego trwałość jest znacznie większa niż w jednostkach serii N47/N57.



Wiele usterek i przedwczesnego zużycia podzespołów wynika w tych modelach z... przestrzegania zaleceń producenta co do przebiegów serwisowych. Częsta zmiana oleju, nie rzadziej niż co 10 tys. km, to podstawa utrzymania wielu silników BMW w dobrej kondycji. W przypadku wysilonych jednostek o mocy ponad 300 KM te resursy należy jeszcze skrócić. To samo dotyczy m.in. automatycznej skrzyni ZF 8HP, w której jej producent (ZF) zaleca wymieniać olej co 60-95 tys. km, zaś BMW twierdzi, że wymiana nie jest konieczna.

AUTOR: MARCIN LEWANDOWSKI, ZDJĘCIA: ARCH.

Silniki

PUNKTY: 8/10

BMW serii 5 F10

- Podstawowy silnik 2.0 N20 (184 KM) nie gwarantuje oszałamiających osiągów, dużo pali i jest bardzo awaryjny. Odradzamy!
- 3.0 z serii N53 (204-272 KM) oraz N55 (306 KM) to dość paliwożerne silniki. Na tle innych jednostek skala awarii jest ograniczona.
- Silnik 4.4 V8 jest niezwykle mocny (408--450 KM). Jeśli koniecznie go chcemy, wybierzmy wersję poliftową o mocy 450 KM. I dobrze sprawdźmy jej stan oraz historię serwisową – duże spalanie oleju może oznaczać, że silnik jest poważnie uszkodzony.
- Diesel R4 to najpierw seria N47, a od 2014 r. poprawiona i warta polecenia seria B47.
- Większy 3.0 (204-381 KM) o kodzie N57 to mocna i oszczędna jednostka.
- Ofertę uzupełniała hybryda 3.0 (340 KM).



Diesle 2.0 N47 (518d i 520d) mają problemy z napędem rozrządu i EGR.



Silnik 3.0 N57 jest udany, ale nie tak „pancerny” jak starszy M57.

PUNKTY: 8/10

BMW serii 5 G30

- Podstawowy silnik benzynowy 2.0 B48 (184-252 KM) jest znacznie lepszy od poprzednika (N20). Podstawowa specyfikacja nie zachwyca osiągami.
- Silnik 3.0 R6 B58 (333 KM) z wersji 540i to świetny kompromis pomiędzy osiągami i kosztami.
- Topowe 4.4 V8 N63 posłużyło do napędu wersji M550i (456 KM), Alpiny D5 (608 KM) oraz jako baza dla S63, silnika M5 (600-635 KM).
- Czterocylindrowy diesel 2.0 B47 (150--231 KM) jest oszczędny, a mocniejsze wersję oferują całkiem dobre osiągi.
- Większy diesel 3.0 B57 (286-400 KM) potrafi mało palić i jest mniej problematyczny od swojego mniejszego „brata”.
- Ofertę dopełniały hybrydy plug-in (2.0/3.0).



Diesel B47 jest trwały. Większe wydatki zaczynają się od 300 tys. km.



W przypadku benzynowego silnika 2.0 problemem bywają wycieki oleju.

Usterki

PUNKTY: 4/10

BMW serii 5 F10

Seria F10 nie miała szczęścia do silników, a jak jest z resztą podzespołów? Elektronika płata figle, zdarzają się awarie czujników parkowania, kamer cofania, modułów Bluetooth i komfortu, systemów ADAS czy bezkluczykowego dostępu. Awarie trapią też adaptacyjne amortyzatory oraz aktywny układ kierowniczy.



1 W N20 możliwe wycieki oleju, rozrzedzanie go paliwem, awarie pompy oleju, wody, rozrządu, Valvetronic oraz turbiny.

2 W N53 możliwe awarie pomp wody i paliwa, wtryskiwaczy, w N55 też pompy podciśnienia; w dieslach – rozrządu.

3 W 4.4 V8 sprzed 2014 r. awarie układu chłodzenia, wtryskiwaczy, turbosprężarek oraz napędu rozrządu.

PUNKTY: 7/10

BMW serii 5 G30

Kolejne wcielenie „piątki” nie jest już tak problematyczne, ale też ma swoje typowe usterki. Należą do nich m.in. zawieszający się interface iDrive, błędy w działaniu systemów wspomagających jazdę, awarie hamulca postojowego czy skrzyń ZF, w których nie wymieniano oleju.



1 W silnikach benzynowych nagar, awarie turbo, ponadto w 2.0 awarie układu chłodzenia oraz wycieki oleju.

2 W dieslu 2.0 możliwe problemy z rozrządem, wtryskiwaczami i osprzętem (turbina, zawór EGR czy klapy wirowe).

3 Przypadłościami diesla 3.0 są nietrwały i bardzo drogi w wymianie napęd rozrządu oraz awarie zaworu EGR.

PUNKTY: 35/50



BMW SERII 5 F10

Duże, solidne, wygodne, często bogato wyposażone – seria 5 oferuje to wszystko. Niestety generacja F10 po kilkunastu latach może generować spore koszty i trzeba być na nie przygotowanym. Skala możliwych awarii jest pokaźna. Najgorszym scenariuszem są zatarcia silników. I to wcale nie jednostkowe przypadki!

NASZYM ZDANIEM: Zdarzają się egzemplarze F10, które nie generują żadnych problemów, nawet przy większych przebiegach. Ale na rynku używanych lepiej dmuchać na zimne. Szukajmy aut z udokumentowanym serwisem. Duży przebieg nie będzie problemem, jeśli poważne naprawy zostały już wykonane.

PODSUMOWANIE

Nowsze G30 to znacznie poprawiona generacja. Oferuje to samo co F10, ale poziom usterkowości został poważnie ograniczony. To wcale nie oznacza, że da się to auto tanio eksploatować. Ceny części są wysokie, a robocizna kosztuje dużo ze względu na czasochłonność wielu napraw. Ale sztuki, o które dbano, powinny odwdzięczyć się latami satysfakcjonującej eksploatacji.

NASZYM ZDANIEM: W tej generacji nie znajdziemy poważnych błędów konstrukcyjnych. Drobne awarię będą się zdarzać, ale da się im łatwo zaradzić. Dzięki temu G30 to bardzo sensowna propozycja w swojej klasie.

PUNKTY: 40/50



BMW SERII 5 G30

BMW X1 E84 vs F48

Uterenowone X1 może podobać się wielu. Jest wystarczająco duże, by służyć jako auto rodzinne, a do tego ma na masce znaczek marki premium. Prześwietlamy pierwsze dwie generacje, aby odkryć słabe oraz mocne strony najmniejszego SUV-a BMW.



BMW X1 E84 (2009-2015)
Ceny: **18-60 tys. zł**
Silniki benzynowe: **2.0-3.0 (150-306 KM)**
Silniki Diesla: **2.0 (116-218 KM)**

BMW X1 E84 (2009-2015)

Pierwsza generacja kompaktowego SUV-a marki BMW jest bliższa koncepcji crossovera. Niskie nadwozie w połączeniu z długim rozstawem osi i napędem na tył czynią z niego wartą uwagi ofertę dla kierowców poszukujących samochodu łączącego cechy rodzinnego kombi, podwyższonego nadwozia modeli uterenowionych oraz „osobowego" podwozia pożyczonego wprost z BMW serii 3. Cieniem na atrakcyjnej mieszance powyższych zalet kładzie się niezbyt dobra reputacja zastosowanych w nim silników. Niestety większość z nich trapi szereg problemów.

BMW X1 F48 (2015-2022)

Kolejne wcielenie X1 zaprojektowano zupełnie inaczej. Postawiono na klasyczną recepturę SUV-ów z wysokim nadwoziem, ale i napędem na przednią oś. Wnętrze oraz bagażnik zyskały na przestrzeni, prowadzenie pozostało przyjemne, ale zdaniem wielu już nie tak, jak w starszych modelach bawarskiej marki. Za to silniki zastosowane w nowym modelu są znacznie trwalsze i mniej awaryjne od poprzedników.



BMW X1 F48 (2015-2022)
Ceny: **32-130 tys. zł**
Silniki benzynowe: **1.5-2.0 (136-231 KM)**
Diesle: **1.5-2.0 (116-231 KM),** Hybryda: **1.5+e (220 KM)**

BMW budowało gamę swoich SUV-ów sukcesywnie od premiery pierwszego X5 w 1999 roku. W 2003 roku dołączyło do niego X3, zaś najmniejsze, kompaktowe X1 pokazano dopiero w 2009 r. Jego kompaktowość jest jednak pozorna, bowiem wykorzystano platformę z serii 3 (E90). Obydwa modele mają nawet identyczny rozstaw osi, wynoszący 276 cm. To zaledwie 4 cm mniej niż w X3 (F25) z 2010 roku. Wymiary główne to 446 cm długości, 180 cm szerokości i 154 cm wysokości. Ta ostatnia mieści się dokładnie pośrodku pomiędzy serią 3 a drugą generacją X1, która urosła do wysokości typowej dla tego segmentu. Pierwsza generacja jest zatem niska jak na SUV-a, ale z o wiele większą kabiną niż dawca płyty podłogowej. Ma podwozie z doskonale jeżdżącej „trójki" i funkcjonalność kompaktowego kombi. Zaletami są też trójdzielne oparcie kanapy i bardzo ustawny bagażnik (420 l). Wady oczywiście także się znajdą. Należą do nich m.in. wykonanie i materiały z nieco niższej półki niż te w serii 3, co po latach da się odczuć. Może też przeszkadzać wysoki tunel centralny, ale to cecha typowa dla aut tylnonapędowych, jakim jest także X1.

Samochód ten ma silnik umieszczony wzdłużnie i standardowo przekazuje napęd na tylną oś (sDrive).W opcji, a w mocniejszych odmianach w standardzie oferowano wersję xDrive, czyli z napędem obydwu osi. Początkowo dostępne były wolnossące silniki benzynowe 2.0 (150 KM) serii N46 i 3.0 (258 KM) serii N52 oraz doładowane 2.0 (184-245 KM) serii N20. Łączono je ze skrzyniami ręcznymi M6 lub automatami A6 (ZF 6HP). Silniki wysokoprężne bazują na jednostce 2.0 N47 z jedną turbiną (116--177 KM) lub dwiema (204-218 KM).

Poprawione wersje poliftowe

Zmian dokonano w połowie 2012 roku. Poprawiono wykończenie wnętrza, zastosowano przyjemniejsze w dotyku materiały, poprawiono system multimedialny iDrive czy kształt kierownicy. Na zewnątrz pojawiły się kierunkowskazy w lusterkach bocznych, nowe reflektory czy zderzaki. BMW wdrożyło też swoją nową koncepcję wersji stylistycznych, oferując odtąd warianty xLine czy Sport Line.

Istotne okazały się zmiany techniczne. Silniki dostosowano do

1 zł Wyraźnie większa awaryjność pierwszej generacji sprawia, że koszty jej utrzymania są o wiele wyższe.

BMW X1 E84

PUNKTY: 6/10

Przebieg typowy dla rocznika 2014 to 160-240 tys. km

BMW jest jedną z najpopularniejszych marek na rynku wtórnym w Polsce, więc z częściami i serwisem nie ma problemu. Za to z cenami poważniejszego serwisu – już tak. Wymiana rozrządu to koszt 8-12 tys. zł. Awarie też bywają drogie. Regeneracja rozdzielacza xDrive kosztuje 2-3,5 tys. zł, a maglownicy 1,5-3,5 tys. zł w zależności od modelu.

GIEŁDOWE FAKTY:

- 80% wystawianych na sprzedaż egzemplarzy X1 pierwszej generacji ma silnik Diesla
- Większość ofert (ok. 60%) dotyczy samochodów ze skrzynią ręczną
- Wersji xDrive jest nieco więcej niż tylnonapędowych sDrive.

BMW X1 F48

PUNKTY: 7/10

Przebieg typowy dla rocznika 2017 to 130-220 tys. km

Pod względem kosztów utrzymania kolejna generacja X1 wypada wyraźnie lepiej. Rozrząd nadal wymaga wyjęcia silnika ze skrzynią, ale umieszczenie napędu w poprzek obniża cenę operacji do 6-8 tys. zł. Zdecydowanie niższa awaryjność pozwala zrekompensować wyższy koszt zakupu auta. Nowsze silniki są oszczędniejsze, ale coraz bardziej skomplikowane.

GIEŁDOWE FAKTY:

- Diesle w ogłoszeniach sprzedaży BMW X1 F48 stanowią już „tylko" nieco ponad połowę ofert
- Jak u poprzednika wersji z napędem xDrive jest nieco więcej od tych z napędem na jedną oś
- Skrzynie ręczne to już ułamek rynku X1, znajdziemy je często w słabszych odmianach

W obydwu generacjach BMW X1 kokpit zaprojektowano tak, aby był zorientowany na kierowcę.



PUNKTY: 7/10

BMW X1 E84

Pierwszą generację zbudowano na bazie serii 3 i jej wnętrze przypomina osobowy pierwowzór. Niestety jakość montażu i niektórych plastików początkowo nie była zbyt wysoka. Poprawiono to dopiero przy okazji liftingu.





Klasyczne wskaźniki są czytelne, ekran centralny dziś już nie imponuje, jego obsługę realizuje pokrętło. Do sterowania radiem i nawiewem jest duża liczba przycisków. Podstawowe fotele nie są najwygodniejsze, lepsze okazują się te z m.in. regulacją długości siedziska. Z tyłu mamy płaską kanapę oferującą przeciętną ilość miejsca oraz wysoki tunel centralny. Oparcie kanapy jest trójdzielne w proporcjach 40:20:40. Widoczność do tyłu jest średnia, ale da się parkować tyłem bez kamery.



PUNKTY: 8/10

BMW X1 F48

Choć wnętrze drugiej generacji wygląda nowocześniej, to niewiele zmieniło się od strony techniki. Zegary nadal były klasyczne, sterowanie multimediami znów powierzono pokrętłu, a kierowca miał do dyspozycji sporą liczbę





fizycznych przycisków ułatwiających codzienną obsługę. Materiały tym razem okazały się godne marki BMW, zastosowano też większe ekrany centralne. Tym razem kierowcy nie narzekają już tak często na fotele, zaś przestrzeń w środku wyraźnie się zwiększyła. Na kanapie wciąż nie można rozsiąść się po królewsku, ale tunel centralny jest niższy, zaś miejsca nad głowami więcej niż u poprzednika. Widoczność do tyłu jest zupełnie porównywalna.

Wyposażenie, wersje



BMW X1 E84

W testach zderzeniowych Euro NCAP X1 E84 uzyskało maksymalną ocenę 5 gwiazdek (dorośli: 87%; dzieci: 86%). W standardzie oferowano ABS, kontrolę trakcji DTC, stabilizacji toru jazdy DSC, asystenta hamowania, a także opony typu run-flat umożliwiające kontynuację jazdy (80 km z prędkością 80 km/h) po przebiciu opony.

Warto wiedzieć

- Wolnossące silniki 2.0 (150 KM) oraz 3.0 (258 KM) są w stanie współpracować z instalacjami LPG. Oferowano je wyłącznie do liftingu z 2012 roku.
- Opcjonalny system napędu obu osi xDrive to rozwinięcie bazowej odmiany z tylnym napędem. Standardowo przekazuje 60% momentu na tył i 40% na przód za pomocą sprzęgła wielopłytkowego.
- Wersje stylistyczne – po modernizacji wprowadzono warianty xLine, Sport Line i M Sport. Odpowiadały one za wygląd auta, odpowiednio elegancki lub sportowy.
- Pierwsze X1 ma opinię doskonale prowadzącego się samochodu, jednak cierpi na tym komfort, bo zawieszenie jest sztywne, a auto wyposażono w opony typu run-flat.



Dla lepszego rozkładu masy akumulator umieszczono pod podłogą bagażnika.



Bagażnik oferuje 420 l, a po złożeniu kanapy rośnie do 1350 litrów.

PUNKTY: 8/10



BMW X1 F48

Nie powinno dziwić, że kolejna generacja także zdobyła pełne pięć gwiazdek w testach Euro NCAP (dorośli: 90%; dzieci: 87%). W standardzie oprócz systemów ABS, DSC czy EBD dodano system hamowania awaryjnego AEB, asystenta pasa ruchu, wykrywania zmęczenia kierowcy, ogranicznik prędkości oraz tzw. aktywną maskę silnika. W opcji dostępny był aktywny tempomat.

Warto wiedzieć

- W tej generacji X1 z xDrive podczas normalnej jazdy 100% momentu trafia na przód. Tył, za pośrednictwem sprzęgła wielopłytkowego, dołączany jest w razie potrzeby, otrzymując do 50% sił napędowych.
- X1 F48 wciąż potrafi dostarczać kierowcy sporo pozytywnych wrażeń, ale ma inny charakter od poprzednika. Zawieszenie ponownie zestrojono dość sztywno, zastosowano opony run-flat oraz precyzyjny układ kierowniczy. Podczas jazdy na śliskiej nawierzchni czuć jednak różnicę w stosunku do E84.
- Zaprezentowana w 2020 r. hybryda PHEV zbiera ma dobre opinie. Chcąc ją kupić, warto przed zakupem wykonać pełną diagnostykę oraz test SoH (sprawności akumulatora).



W F48 sterowanie systemem iDrive nadal odbywa się za pomocą pokrętła.



Bagażnik ma pojemność 505 litrów. Można go powiększyć do 1550 l.

PUNKTY: 8/10

normy Euro 6. Zrezygnowano z wersji wolnossących, a starsze skrzynie automatyczne o sześciu biegach zastąpiono nową konstrukcją ośmiobiegową (ZF 8HP) o doskonałej reputacji. Z istotnych nowości silnikowych należy wymienić doładowaną topową odmianę benzynową: 3.0 (306 KM) serii N55, a także zwiększenie mocy ze 177 na 184 KM w gamie turbodiesli.

Największe bolączki tego modelu związane są z silnikami. Seria N uważana jest za nieudaną oraz podatną na wysokie koszty serwisu i potencjalnych awarii. W popularnych dieslach łańcuch rozrządu jest nietrwały, a jego wymiana bardzo droga, gdyż wymaga wyjęcia silnika. Rozrząd umieszczono bowiem od strony skrzyni biegów. Turbosprężarki mają nietrwałe łożyska, warto szukać aut z turbo po regeneracji. Piezoelektryczne wtryskiwacze, jak też zawór EGR czy filtr DPF potrafią się zepsuć. Benzynowy silnik 2.0 turbo (N20) też nie jest dobrą konstrukcją. Ma wadliwy napęd rozrządu (kruszące się ślizgi łańcucha). Problemy może sprawiać także łańcuch napędu pompy oleju. Obie te części poprawiono w styczniu 2015 roku, warto więc szukać aut z rozrządem wymienionym po tym czasie. Dzięki temu unikniemy ryzyka zatarcia silnika w wyniku zerwania łańcucha pompy. Poza tym zdarzają się awarie układu Valvetronic i szereg wycieków oleju.

Dwie generacje i dwa różne auta – pierwsze zadowoli fanów marki i dobrego prowadzenia, drugiemu bliżej do typowego rodzinnego SUV-a, ale wciąż kompaktowego

Nowy, wyższy, lepszy

Druga odsłona X1 zarzuciła niską, „przyczajoną" sylwetkę poprzednika, stawiając na wysokie nadwozie typowe dla tego segmentu. Główne wymiary generacji F48 to 444 cm długości, 182 cm szerokości i 161 cm wysokości, a więc okazała się ona o 7 cm wyższa od poprzedniej. Zmniejszył się za to rozstaw osi. Wynosi 267 cm, a więc jest aż o 9 cm krótszy niż w pierwszym X1. Wynikało to z zastosowania nowej platformy UKL zaprojektowanej dla modeli X1, X2 oraz Mini Countrymana. Oznacza to zmianę koncepcji napędu. Tym razem silniki umieszczono poprzecznie i standardowo napędzały przednią oś, choć oczywiście napęd xDrive był dostępny jako opcja. Umieszczenie silnika w poprzek spowodowało, że kabina nie straciła na skróconym rozstawie osi. Zyskała za to na zwiększonej wysokości.

Od strony technicznej zmieniło się niemal wszystko. Zastosowano zupełnie nową generację silników serii B – zarówno benzynowych, jak i wysokoprężnych. Są one znacznie lepsze od poprzedniej serii N, oferując o wiele niższy poziom awaryjności. Podstawę stanowił silnik 1.5 R3 (136-140 KM). Uzupełniał go 2.0 R4 (178-231 KM). Ofertę diesli także otwierał trzycylindrowy silnik 1.5 (116 KM), w ofercie były też jednostki 2.0 (150-231 KM). Silniki trzycylindrowe oferowano ze skrzyniami M6 lub A6. W 2018 roku klasyczny automat zastąpiono dwusprzęgłową przekładnią marki Getrag. Mocniejsze jednostki 2.0 łączono z automatycznymi skrzyniami o 8 przełożeniach.

Lifting z 2019 roku, oprócz zmian stylistycznych nadwozia, przyniósł drobne nowości techniczne i kosmetyczne. W środku zastosowano większy ekran multimedialny o przekątnej 8,8 lub 10,25 cala, lewarek automatu zastąpiono dżojstikiem, zmieniono też kształt kierownicy. Silniki spełniały odtąd normę Euro 6d, a w ofercie pojawiła się hybryda plug-in, czyli ładowana z gniazdka. Oznaczono ją jako X1 xDrive25e. Podstawę napędu stanowił benzynowy silnik 1.5 R3 (125 KM) wspomagany elektrycznym (95 KM). Dawało to moc systemową na poziomie 220 KM. Akumulator trakcyjny o pojemności 8,8 kWh netto zapewniał do 57 km zasięgu w trybie elektrycznym.

Problemy w generacji F48 nie są duże. W jednostkach benzynowych łańcuch rozrządu wciąż może być nietrwały, choć mniej niż w poprzedniku. Diesle nie lubią krótkich dystansów, zaś skrzynie automatyczne wymagają wymiany oleju co maksymalnie 60 tys. km, aby działać bezawaryjnie!

TEKST: MARCIN LEWANDOWSKI, ZDJĘCIA: ARCH.

Silniki

BMW X1 E84

Silniki serii N trapił szereg problemów i awarii. Warto szukać aut po naprawach z użyciem poprawionych części.

- Wolnossący silnik 2.0 N46 (150 KM) oferuje przeciętne osiągi i dość wysokie zużycie paliwa w okolicach 9-10 l/100 km.
- Silnik 2.0 N20 (184-245 KM) nawet w podstawowej wersji zapewnia dobrą dynamikę, jednak spalanie rzadko schodzi poniżej 8 l/100 km.
- 3.0 R6 najpierw był wolnossący (258 KM), po liftingu zyskał doładowanie (306 KM). Ten ostatni katapultuje X1 do „setki" w 5,6 s.
- Diesel 2.0 N47 (116-218 KM) jest oszczędny niezależnie od mocy. Dobre osiągi zaczynają się od wersji 20d (177-184 KM)



Diesel 2.0 jest najpopularniejszy na rynku. Pali mało, ale jest ryzykowny.



Benzynowe 2.0 z doładowaniem zapewniają niezłe osiągi, ale są dosyć zachłanne na paliwo.

PUNKTY: 8/10

BMW X1 F48

Stosowane w nowszym X1 silniki serii B są sprawdzone i mają niską awaryjność.

- Benzynowe 1.5 R3 (136-140 KM) zapewnia przeciętne osiągi (0-100 km/h: 9,7 s), ale pali niecałe 6 l/100 km.
- Silnik 2.0 (178-231 KM) oferuje dobrą dynamikę przy spalaniu 5,8-6,6 l/100 km.
- Mniejszy diesel 1.5 R3 (116 KM) wystarczy do normalnej codziennej jazdy, a potrafi spalić 3,9 l/100 km.
- Diesel 2.0 (150-231 KM) oferuje osiągi i spalanie adekwatne do mocy. Podstawowy wariant pali 4,3 l/100 km.
- Hybryda (220 KM) ma dobre osiągi i potrafi przejechać ponad 50 km „na prądzie".



Wersja hybrydowa jest oszczędna, mocna i rzadko spotykana.



Benzynowe xDrive25i (231 KM) przyspiesza od 0 do 100 km/h w 6,5 s.

PUNKTY: 9/10

Usterki

BMW X1 E84

Silniki i ich osprzęt stanowią główne źródło problemów. Warto szukać aut z historią serwisową, wymianami oleju co 10-12 tys. km i wymienionym rozrządem. Elektronika sprawia drobne problemy. Awaryjne są napęd xDrive (awarie rozdzielacza i wieloklinu wału), a także przekładnie kierownicze (uszkodzenia krzyżaków i maglownicy).

PUNKTY: 5/10



1 Silniki 2.0 (N46 i N20): awarie rozrządu, w tym pękające wałki, łańcucha pompy oleju, Valvetronic i wtryskiwaczy.

2 3.0 N52: awarie pompy wody, popychaczy, Vanos; N55: awarie panewek, wtryskiwaczy oraz układu Valvetronic.

3 Diesel 2.0 N47: możliwe awarie łańcucha rozrządu, turbiny, wtryskiwaczy, zaworu EGR, filtra DPF, wycieki oleju.

BMW X1 F48

Zdarzają się drobne awarie elektronicznych modułów sterujących iDrive czy reflektorów adaptacyjnych. System xDrive został zmieniony, ale i tak jest czuły na różnice wysokości bieżnika (zalecana rotacja kół). Rekomendowane są też częste wymiany oleju w silniku i skrzyniach automatycznych.

PUNKTY: 8/10



1 W benzynowych silnikach z rodziny B (1.5 i 2.0) łańcuch rozrządu nieraz wyciąga się po przebiegu 150-200 tys. km.

2 Wycieki oleju (obudowa filtra i pokrywa zaworów); awarie plastikowych elementów układu chłodzenia.

3 W dieslach możliwe są zatykanie się zaworu EGR i awarie filtra DPF przy krótkich przebiegach w mieście.

PODSUMOWANIE

PUNKTY: 34/50



Zwinne podwozie, wygodne wnętrze o przestronności większej niż w serii 3, bagażnik o przyzwoitej pojemności, spory wybór pomiędzy oszczędnymi silnikami oraz bardzo mocnymi – to trudne do przecenienia zalety pierwszego X1. Niestety lista potencjalnych problemów silnikowych i związane z nimi wydatki sprawiają, że nie jest to oferta dla każdego.

NASZYM ZDANIEM: Warte polecenia są jedynie egzemplarze z udokumentowanym serwisem. Każda faktura na wymianę rozrządu, regenerację turbosprężarki czy maglownicy jest na wagę złota. Auta z importu bez żadnej historii to proszenie się o potężne wydatki.

Choć X1 F48 z pewnością nie zyskało sympatii tradycyjnych miłośników marki (przez przedni napęd), to wydaje się, że jest to auto w pełni godne polecenia. W stosunku do poprzednika oferuje przestronniejsze wnętrze, większy bagażnik, nowszą technikę oraz systemy bezpieczeństwa, i co najważniejsze – bardzo niską jak na BMW awaryjność, a wersja po modernizacji uchodzi za jeszcze bardziej dopracowaną.

NASZYM ZDANIEM: Będziemy powtarzać do znudzenia, że warto dopłacać do aut z udokumentowaną historią. Poza tym drugie X1 nie ma wersji, których należy unikać. Należy wybrać taką, która będzie odpowiednim kompromisem pomiędzy ekonomią i osiągami.

PUNKTY: 40/50



BMW X3 G01 vs F25

Jest duże i pakowne, z powodzeniem sprawdzi się jako pełnoprawne auto rodzinne. Może być oszczędne lub bardzo szybkie, zależnie, co jest dla nas ważniejsze. Którą generację BMW X3 lepiej wybrać?



BMW X3 G01 (2017-2024)

Trzecia generacja SUV-a marki BMW klasy średniej to świeża propozycja na rynku używanych, jego produkcję zakończono zaledwie dwa lata temu. Dzięki temu możemy mieć pewność, że oferuje nowoczesną technikę. Obszerne nadwozie napędzają dopracowane silniki spalinowe, w ofercie były też hybryda ładowana z gniazdka oraz wersja w pełni elektryczna. Na dodatek ceny zaczynają się na rozsądnym poziomie, chociaż te najtańsze oferty należy bardzo dokładnie prześwietlić, by nie żałować dokonanego wyboru.

BMW X3 F25 (2010-2017)

Drugie wcielenie X3 w założeniu miało być lepsze i bardziej dopracowane od pierwowzoru, jednak jakość produkcji w amerykańskich zakładach w Spartanburgu nie dorównała temu, do czego przyzwyczajeni są europejscy klienci segmentu premium. Cieniem na wizerunku modelu kładzie się też paleta czterocylindrowych silników obciążonych ryzykiem poważnych usterek. Mimo to można wybrać wersje, z których większość kierowców powinna być zadowolona.

BMW X3 G01 (2017-2024)
Ceny: **38-300 tys. zł**
Silniki benzynowe: **2.0-3.0 (184-510 KM)**
Diesle: **2.0-3.0 (152-340 KM)**
Hybryda PHEV: **2.0 (252-286 KM)**
Elektryczny: **286 KM**

BMW X3 F25 (2010-2017)
Ceny: **25-140 tys. zł**
Silniki benzynowe: **2.0-3.0 (184-306 KM)**
Silniki Diesla: **2.0-3.0 (143-313 KM)**

BMW okazało się prekursorem segmentu SUV-ów klasy średniej w Europie. Pierwsza generacja X3 zadebiutowała na rynku w 2003 roku i z racji rosnącej popularności tego typu aut i braku konkurencji została skazana na sukces. Audi, Mercedes i Volvo potrzebowały aż pięciu lat, by odpowiedzieć własnymi modelami w tym segmencie.

Druga generacja X3, oznaczona kodem fabrycznym F25, została pokazana w 2010 roku. Nadwozie można uznać za całkiem spore, mierzy bowiem 465 cm długości, 188 cm szerokości i 171 cm wysokości. Platformę podłogową dzieli z serią 3 (F30), tak samo jak rozstaw osi wynoszący 281 cm. Daje to całkiem obszerne wnętrze, gdzie komplet pasażerów nie powinien narzekać na brak miejsca na nogi, a ze względu na wysokość nadwozia – także nad głowami. Bagażnik jest wysoki i głęboki. Mieści 550-1600 litrów. Wnętrze jest klasyczne dla BMW z tamtego okresu, jednak użytkownicy narzekają na jakość niektórych materiałów czy solidność montażu, skutkującą poskrzypywaniem na nierównościach. Sytuacja poprawiła się nieco w 2012 roku, kiedy BMW pokazało wersję LCI, czyli poliftową. Zmieniono też pas przedni, kształt reflektorów, w tym opcjonalnych LED-owych, lusterka boczne zyskały kierunkowskazy, zaoferowano system Smart Opener dla tylnej klapy oraz poprawiono system multimedialny iDrive.

Układ napędowy jest klasyczny – z silnikami umieszczonymi wzdłużnie z przodu i napędem na tylną oś oznaczanym jako sDrive (wyłącznie najsłabsze odmiany silnikowe) lub na obie osie z oznaczeniem xDrive. Dostępne były 4- i 6-cylindrowe silniki. Czterocylindrowe jednostki o pojemności dwóch litrów z doładowaniem (184-245 KM) to seria N20. Zwłaszcza mocniejsza odmiana oferuje bardzo przyzwoite osiągi, ale okupione wysokim spalaniem. Do tego jednostka obarczona jest szeregiem wad technicznych znacząco podnoszących koszty eksploatacji. Dużo lepszą jednostkę 2.0i serii B48 zaoferowano dopiero pod koniec produkcji, w 2016 roku. Decydując się na benzynowe 3.0i R6, mamy do wyboru oferowaną na samym początku wersję wolnossącą (258 KM) lub doładowaną

1 zł Koszty – wyraźnie większa awaryjność drugiej generacji X3 (F25) sprawia, że koszty jej utrzymania są o wiele wyższe.

BMW X3 G01

PUNKTY: 7/10

Przebieg typowy dla rocznika 2020 to 80-130 tys. km

Pod względem kosztów trzecia generacja X3 wypada nieco lepiej. Wymiana łańcucha rozrządu wymaga wyjęcia silnika ze skrzynią, bo w jednostkach serii B nadal jest on od strony przekładni. Zdecydowanie niższa awaryjność pozwala zrekompensować wyższy koszt zakupu. Nowsze silniki są oszczędniejsze, ale coraz bardziej skomplikowane.

GIEŁDOWE FAKTY:

- Prawie połowa wystawianych na sprzedaż X3 serii G01 to diesle, hybrydy niecałe 10%.
- Wszystkie BMW X3 G01 mają automatyczną skrzynię.
- Napęd xDrive to ponad 90% ofert. Tylnonapędowe X3 stanowią margines rynku.

BMW X3 F25

PUNKTY: 6/10

Przebieg typowy dla rocznika 2016 to 140-220 tys. km

BMW jest jedną z najpopularniejszych marek na rynku wtórnym w Polsce, więc z częściami i serwisem nie ma problemu. Za to ceny bardziej złożonych usług serwisowych są wyśrubowane. Wymiana rozrządu to koszt 8-12 tys. zł. Awarie też bywają drogie, zawodzi osprzęt silników. Regeneracja rozdzielacza xDrive kosztuje 2-3,5 tys. zł.

GIEŁDOWE FAKTY:

- W ogłoszeniach sprzedaży F25 z dieslami stanowią niemal 3/4 ofert.
- Napęd na obie osie xDrive ma absolutna większość oferowanych aut.
- Skrzynie automatyczne ma na wyposażeniu 80% oferowanych X3.

Wnętrze – w obydwu generacjach kokpit zaprojektowano tak, by był zorientowany na kierowcę.



BMW X3 G01

PUNKTY: 8/10

W środku X3 G01 sprzed modernizacji wygląda jak ewolucja poprzednika. To, co poprawiono, to materiały i wykończenie. Cyfrowe zegary mają analogowy wygląd, a ekrany multimediów oferują przekątną 6,5, 8,8, lub 10,25 cala. Po modernizacji (fot.) pojawiły się wirtualne zegary, a środkową część deski przeprojektowano, montując ekran 10,25, lub 12,3 cala. Fotele uchodzą za wygodne i dobrze trzymające, najwygodniejsze są te z rozsuwanym siedziskiem. Mają też spory zakres regulacji, więc pomieszczą wysokie osoby. Kanapa ma trójdzielne oparcie, miejsca na nogi i nad głowami jest sporo. Widoczność do tyłu jest nienajgorsza, ale warto szukać aut z tylną kamerą, w standardzie były jedynie czujniki cofania.







BMW X3 F25

PUNKTY: 8/10

Zaglądając do wnętrza F25, nikt nie będzie mieć wątpliwości co do marki auta. Można je określić jako klasyczne BMW. Kokpit zorientowany na kierowcę, mięsista kierownica czy analogowe zegary uzupełnia kolorowy wyświetlacz centralny sterowany pokrętłem. Jak na współczesne standardy – niezbyt nowocześnie, ale wszystko na swoim miejscu. Lifting wprowadził subtelne zmiany. BMW stosowało różne fotele, szukając maksymalnej wygody, należy szukać tych z wysuwanym podparciem ud. Kanapa z trójdzielnym oparciem oferuje podłokietnik oraz sporo miejsca na nogi. Widoczność do tyłu jest akceptowalna, a jak na współczesne auto nawet całkiem niezła.





Wyposażenie, wersje



BMW X3 G01

W testach zderzeniowych Euro NCAP X3 uzyskało maksymalną ocenę 5 gwiazdek (dorośli: 93%; dzieci: 84%). W standardzie oferowano ABS, kontrolę trakcji DTC, stabilizacji toru jazdy DSC, asystenta uwagi kierowcy oraz ostrzeganie przed kolizją. Za pozostałe elementy, jak asystenta pasa czy tempomat ACC Stop&Go, należało dopłacić.

Warto wiedzieć

- Klient mógł skonfigurować auto, dobierając opcje. Korzystniejsze finansowo było wybranie jednej z wersji – Standard/Avantgarde, xLine (terenowa), M Sport (usportowiona). M40i i M40d należą do linii M Performance. Oddzielnie należy traktować sportową wersję X3 M (480 KM) przygotowywanej przez legendarne BMW M GmbH.
- Hybryda – zaprezentowana w 2021 roku wersja PHEV ma mniejszy bagażnik (450 l) i mały zbiornik paliwa. Zdarzają się problemy z klimatyzacją i odpowietrzaniem baku.
- BMW iX3 – elektryczna wersja zbiera dobre opinie mimo jedynie tylnego napędu. Realne zużycie energii to 16-18 kWh/100 km, bagażnik nie stracił na pojemności (550 l).



Nawet w wersji LCI panele sterowania oferują sporo fizycznych przycisków.



Bagażnik ma 550 litrów pojemności – tyle samo, co w drugiej odsłonie X3 .

PUNKTY: 9/10



BMW X3 F25

Druga generacja X3 także zdobyła pełne pięć gwiazdek w testach Euro NCAP (dorośli: 88%; dzieci: 83%). W standardzie oferowano systemy ABS, DSC, HDC (asystent ruszania pod górę) czy opony run-flat. Za dopłatą były asystent martwego pola, zmiany pasa ruchu, ostrzeganie przed kolizją, asystent świateł drogowych czy tempomat Stop&Go.

Warto wiedzieć

- Skrzynie ręczne – sześciobiegowe przekładnie manualne łączono wyłącznie z silnikami 2.0i (184 KM) oraz 2.0d (150-190 KM).
- Napęd sDrive – tylny napęd oferowano w słabszych odmianach benzynowych sDrive20i (184 KM) i dieslach sDrive18d (143-150 KM). Na rynku USA także jako sDrive28i (245 KM).
- Wersje stylistyczne – po modernizacji obok odmiany bazowej wprowadzono wersje stylistyczne xLine i M Sport. Odpowiadały za wygląd auta, odpowiednio elegancki lub sportowy.
- BMW X4 – w 2014 roku zadebiutował model X4 (F26). Jest on technicznym bliźniakiem X3 ze zmienioną tylną częścią nadwozia, utrzymaną w konwencji SUV-Coupe.



Dżojstik wyboru biegów to standard w X3 ze skrzynią automatyczną.



Bagażnik jest bardzo foremny, w opcji były szyny do mocowania przegrody.

PUNKTY: 9/10

(313 KM). Ich realne spalanie nie jest dużo wyższe niż w silnikach 2.0i. Także one mają własną listę słabych punktów, ale przy regularnym serwisie odwdzięczą się wysoką kulturą pracy i świetnymi osiągami. Silniki wysokoprężne również oferowano w dwóch postaciach: 2.0d (143-190 KM) serii N47 oraz 3.0d (258-313 KM) serii N57. Mniejszy diesel N47 uznawany jest za jeden z najbardziej problematycznych silników BMW. Dobra informacja jest taka, że przy okazji liftingu zastąpił go nowszy, o wiele bardziej dopracowany diesel 2.0 serii B47 (150--190 KM). Słabsze odmiany można było nabyć z ręczną skrzynią M6, pozostałe wyłącznie z doskonałym 8-biegowym automatem ZF 8HP.

X3 serii G01 – nowe rozdanie

Trzecia generacja X3 weszła na rynek w 2017 roku. Opracowano ją na nowej, tzw. klastrowej płycie podłogowej CLAR. Przy okazji zwiększono wymiary zewnętrzne do 471 cm długości i 189 cm szerokości, przy nadwoziu obniżonym do 168 cm. Rozstaw osi zwiększono o 5 cm, do 286 cm. Wnętrze prezentuje podobną przestronność jak poprzednia generacja F25. Problem miejsca nad głowami powodowany przez niższy dach rozwiązano, obniżając siedzisko kanapy. Podstawowe funkcjonalności wnętrza pozostały niemal niezmienione, podobnie jak przestrzeń bagażowa, mieszcząca identyczne 550/1600 litrów. W połowie 2021 roku BMW pokazało zmodernizowaną wersję LCI. Zmieniono wygląd pasów przedniego i tylnego, w pełni diodowe reflektory stały się standardem, a w opcji dodano matrycowe reflektory laserowe (kosztowne w przypadku awarii). We wnętrzu poprawiono wyciszenie, przeprojektowano całkowicie deskę rozdzielczą, z nowymi panelami nawiewu, sterowania i większymi ekranami, a także nowym systemem iDrive 7.

Pod maską od początku instalowano wyłącznie silniki z nowej serii B. Benzynowe 2.0i B48 (184-245 KM) lub 3.0i B58 (306 KM) uzupełniała oferta działu M w postaci odmian usportowionych M40i z silnikiem B58 (360-387 KM) oraz X3 M i X3 M Competition z silnikiem S58 (480-510 KM). Diesle to silniki 2.0d B47 (150-231 KM) oraz 3.0d B57 (265-340 KM). W tej generacji zrezygnowano całkowicie ze skrzyń ręcznych, każda z powyższych wersji korzystała z przekładni ZF 8HP. Przy okazji liftingu wszystkie silniki R4 i R6 otrzymały układ mikrohybrydowy z instalacją 48 V, co znacząco poprawiło komfort ruszania i działania systemu start-stop. Warto wspomnieć o wariantach zelektryfikowanych. BMW oferowało hybrydę plug-in (PHEV) o oznaczeniu xDrive 30e z silnikiem 2.0i i elektrycznym (67 KM) o łącznej mocy 292 KM. Miała ona akumulator trakcyjny o pojemności 12 kWh, dający zasięg „na prądzie" do 48 km.

Jeśli zdecydujemy się na diesla B47 2.0d, to wybór generacji F25 nie musi oznaczać finansowej katastrofy. Jednak im nowsze X3, tym lepiej – polecamy generację G01

W ofercie był też w pełni elektryczny model iX3 (286 KM) z baterią o poj. 80 kWh i zasięgiem do 471 km.

Silniki serii B uznaje się za dopracowane, jednak nie są całkowicie bezawaryjne. Zdarzają się pękające obudowy filtra oleju skutkujące wyciekami. Delikatne elementy układu chłodzenia potrafią pękać i kruszyć się. W układzie dolotowym pojawia się nagar. W jednostkach benzynowych zdarzają się uszkodzenia zaworu odmy, a moduł zarządzania ciepłem, który zastąpił termostat, potrafi się zaciąć. W silnikach wysokoprężnych był problem z chłodnicą EGR, mogący skutkować pożarem. BMW uruchomiło akcję przywoławczą likwidującą zagrożenie. Zdarzają się też problemy z uszczelnieniem czujnika ciśnienia paliwa w układzie common rail skutkujące przedostaniem się paliwa do wiązki, a nawet do komputera ECU, co może doprowadzić do jego zniszczenia. Nie są to jednak bardzo częste usterki.

TEKST: MARCIN LEWANDOWSKI, ZDJĘCIA: ARCH.

Silniki

BMW X3 G01

Do napędu G01 stosowano silniki serii B. Mają one dobre opinie, zwłaszcza na tle poprzedników.

- Silnik 2.0i B48 (184-252 KM), poza bazową wersją, oferuje dobre osiągi przy średnim spalaniu 7,1-7,3 l/100 km.
- Większy 3.0i B58 (354-360 KM) stosowano w wersji M40i. Spala 7,9-8,4 l/100 km.
- Hybryda korzysta z benzynowego silnika 2.0i, oferując łączną moc 292 KM. Potrafi przejechać do 48 km w trybie elektrycznym.
- Diesel 2.0d B47 (150-231 KM) zapewnia osiągi i spalanie adekwatne do mocy. Zużycie paliwa: 4,9-6,1 l/100 km.
- Diesel 3.0d B57 (265-340 KM) daje świetne osiągi, a spala 5,7-6,5 l/100 km.



2.0d to solidny napęd, najsłabsza wersja może być zbyt ospała.



Hybryda sprawdzi się w mieście, gdzie może jeździć tylko w trybie elektrycznym. Na autostradzie dużo pali.

PUNKTY: 9/10

BMW X3 F25

Polecamy wersje po liftingu, z dieslami serii B47 – są sprawdzone i mało awaryjne.

- Silnik benzynowy 2.0i N20 (184-245 KM) nawet w podstawowej wersji zapewnia dobrą dynamikę, ale na homologowane średnie spalanie 7-7,5 l/100 km raczej nie ma co liczyć.
- Początkowo stosowany benzynowy silnik 3.0i N52 (258 KM) w 2012 roku zastąpiła doładowana wersja 3.0i N55 (306 KM).
- Diesla 2.0d N47 (143-184 KM) montowano przed liftingiem, W 2014 roku pojawiły się lepsze diesle 2.0d B47 (150-190 KM).
- Diesel 3.0d N57 może mieć jedną turbinę (258 KM) lub podwójne turbodoładowanie (313 KM).



Diesel 3.0d j jest oszczędny i dynamiczny, ale nie wolny od wad.



Benzynowe 3.0i z doładowaniem czyni z X3 niemal auto sportowe.

PUNKTY: 8/10

Usterki

BMW X3 G01

Zdarzają się drobne awarie elektronicznych modułów sterujących iDrive czy radarów systemów bezpieczeństwa. Zaleca się częste wymiany oleju w każdym silniku oraz regularne wymiany oleju w skrzyni automatycznej i w skrzyni rozdzielczej układu xDrive. Zaniedbania prowadzą do kosztownych awarii turbosprężarki czy układu xDrive.

PUNKTY: 8/10



1 W jednostkach benzynowych oraz mocnych dieslach napęd rozrządu może się przedwcześnie zużyć.

2 Silniki serii B są dopracowane, ale nie stały się „pancerne". Ich przypadłością są m.in. notoryczne wycieki oleju.

3 Warto przygotować się na drobne błędy elektroniki, zawieszenia, multimediów, kamery cofania czy radarów.

BMW X3 F25

Silniki oraz ich osprzęt stanowią główne źródło problemów. Warto szukać aut z historią serwisową, wymianami oleju co 10-12 tys. km oraz wymienionym rozrządem. Elektronika sprawia drobne problemy. Awaryjny jest napęd xDrive (awarie rozdzielacza i wieloklinu wału).

PUNKTY: 6/10



1 2.0i N20: awarie rozrządu, w tym pękające wałki, łańcucha pompy oleju, układu Valvetronic, wtryskiwaczy.

2 3.0i N52 – możliwe awarie pompy wody, popychaczy, Vanosa; W N55 – panewek, wtryskiwaczy, Valvetronic.

3 W diesel 2.0d N47 możliwe awarie rozrządu, turbiny, wtryskiwaczy, zaworu EGR, filtra DPF, wycieki oleju.

PODSUMOWANIE

PUNKTY: 41/50



BMW X3 G01

Dopracowane podwozie, wygodne wnętrze o nienagannej przestronności, bardzo pakowny bagażnik czy wybór pomiędzy oszczędnymi silnikami oraz bardzo mocnymi – to spore zalety tej generacji X3. Lista potencjalnych problemów nie jest długa ani przerażająca, ale koszty utrzymania mogą być wysokie. Jednak regularny serwis zmniejszy ryzyko poważnych usterek.

NASZYM ZDANIEM: Rozpiętość cenowa używanych G01 powoduje, że każdy znajdzie coś dla siebie. Odradzamy jednak podejrzanie tanie oferty, zaniedbane auta czy wersje z USA. X3 m.in. z Niemiec należy dokładnie prześwietlić m.in. pod kątem przebiegu (stan licznika bywa cofany).

Druga generacja X3 to pod wieloma względami dopracowany SUV klasy średniej, który powinien zadowolić kierowców poszukujących przestronnego auta rodzinnego segmentu premium. Wnętrze pomieści wygodnie nawet pięć osób, bagażnik jest duży, a paleta jednostek napędowych daje spory wybór – od wersji oszczędnych do bardzo szybkich. Wady to niska jakość montażu oraz awaryjne silniki N20 i N47.

NASZYM ZDANIEM: Należy unikać samochodów bez udokumentowanej historii serwisowej. Jest ona ważniejsza niż przebieg, który zresztą wciąż można zafałszować. Najbardziej polecamy diesle 2.0 B47 – są dopracowane i prawie nie sprawiają kłopotów.

PUNKTY: 37/50



BMW X3 F25

SILNIKI BMW



Silniki BMW raczej nie należały do szczególnie udanych w XXI wieku. Z 20 jednostek oferowanych od 2010 r. za udane można uznać tylko dziewięć.

BMW praktycznie od początku produkcji samochodów słynęło z mocnych i niezawodnych silników, które dawały kierowcom – wraz z dopracowanym podwoziem – niepowtarzalną radość z jazdy. Jednak po roku 2000 zaczęły się problemy.

Analizując silniki BMW, które były jeszcze oferowane w 2010 r. i później, nietrudno zauważyć pewną prawidłowość. Marce zdecydowanie najlepiej wychodziły rzędowe „szóstki" oraz diesle. Znacznie gorzej przedstawia się historia starszych 4-cylindrowych silników benzynowych, które albo wymagają ostrożności, albo trudno je polecić. Co ciekawe, winy nie można zrzucić na downsizing czy turbodoładowanie, bo bardzo dobre N55, B48 czy B58 także korzystają z turbo i bezpośredniego wtrysku. Najbardziej problematyczny był okres wprowadzania nowych technologii w rodzinach N, szczególnie 4-cylindrowych. Sytuacja wyraźnie poprawiła się wraz z modułową rodziną B, której niemal wszystkie jednostki należą do udanych.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Dobre silniki

Na te silniki trzeba uważać

Niepolecane silniki

Benzynowy 3.0 N55 (2009-2019)



Następca niezbyt udanego silnika N54 był pierwszą jednostką benzynową z turbodoładowaniem typu twin-scroll, systemem Valvetronic i wtryskiem bezpośrednim. Kompozycję tę niemiecki producent nazwał TwinPower Turbo. Sześciocylindrowy N55 ma też podwójny VANOS. Jedną z ważniejszych zmian względem poprzednika są wtryskiwacze elektromagnetyczne zamiast drogich piezoelektrycznych.

N55 zadebiutował w 2009 r. w BMW 535i Gran Turismo. Do 2016 r. wycofano go z większości modeli. Najdłużej montowano go w BMW X6 F16 xDrive35i – do 2019 r. Rozwijał moc od 306 do 370 KM, oferując przy tym porządną dynamikę.



N55 jest jednak wyraźnie mniej problematyczny od N54 i należy do najlepszych turbodoładowanych silników benzynowych BMW ostatnich kilkunastu lat. Wymaga jednak dobrego, starannego serwisu i wizyt u specjalistów, którzy znają jego przypadłości. Zadbany potrafi zrobić duże przebiegi.

Typowe problemy tej jednostki wiążą się z wysoką temperaturą pracy – benzyna w oleju i wycieki z uszczelnień, a także ryzyko przegrzania. Ze szczególną dbałością należy pilnować sprawności układu chłodzenia, zwłaszcza pompy cieczy chłodzącej.

PROBLEMY:
Wycieki oleju, pękanie elementów plastikowych na silniku, usterki pompy wtryskowej, pompa cieczy często podlega wymianie już po ok. 100-150 tys. km.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 1 (E87 i F20), serii 2 (F22), M2 (F87), serii 3 (E90 i F30), serii 4 (F32), serii 5 (F10), serii 6 (F12), serii 7 (F01), X3 (F25), X4 (F26), X5 (E70 i F15), X6 (E71 i F16).

Polecane silniki

Diesel 2.5/2.9/3.0 M57 (1998-2013)



Kultowy sześciocylindrowy diesel BMW przejdzie do historii jako jednostka o najszerszym zastosowaniu w historii europejskiej motoryzacji. Poza samochodami fabrycznymi BMW montuje się go od wielu lat jako zastępczy w autach terenowych, dostawczych, ciężarowych, a nawet jako silniki stacjonarne – wszędzie tam, gdzie potrzebna jest trwałość i wydajność oraz wszędzie, gdzie jednostka fabryczna jest za słaba lub awaryjna. M57 ma swoich fanów, którzy twierdzą, że to najlepsza konstrukcja BMW we współczesnej historii.

M57 zastąpił diesla M51, a jego następcą został N57. Wczesne wersje miały żeliwny blok, ale ostatnia generacja M57TU2 (od ok. 2005 r.) otrzymała aluminiowy. W zależności od odmiany stosowano jedną turbosprężarkę o zmiennej geometrii albo dwustopniowe doładowanie z dwiema turbosprężarkami. Moc w końcowym okresie produkcji to 197-286 KM. W 2010 r. nie stosowano już odmiany 2,5-litrowej. W większości modeli silnik zniknął z gamy w tym roczniku. Jedynie w serii 3 pozostał do 2013 r.



Dziś największym problemem M57 jest częściej wiek i przebieg samochodu niż sama konstrukcja silnika.

PROBLEMY:
Dotyczą głównie klap wirowych (zazwyczaj już usuniętych), turbosprężarek, wtryskiwaczy, termostatów, kół pasowych wału korbowego, ewentualnie filtra DPF, jeśli nie został wycięty, i ogólnie osprzętu typowego dla silników Diesla.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 3 (E90), serii 5 (E60), serii 6 (E63), X3 (E83), X5 (E70), X6 (E71)

Benzynowy 2.5/3.0 N52 (2004-2013)



Wolnossący rzędowy „sześciocylindrowiec" był następcą silnika M54 i zupełnie nową konstrukcją opracowaną z myślą o niższej masie i wydajności. Silnik waży o 10 kg mniej od poprzednika. Ma lekki magnezowo-aluminiowy blok, jeszcze pośredni wtrysk benzyny, podwójny VANOS (układ zmiennych faz rozrządu) i system Valvetronic (układ zmiennego wzniosu zaworów ssących), który przejął funkcję elektronicznie sterowanej przepustnicy, choć tę pozostawiono jako element uzupełniający i awaryjny. Uzyskano efekt szybszej reakcji na gaz, a jednocześnie niższe zużycie paliwa.

Zakres mocy oferowanych w latach 2010-2013 to 204-272 KM. Do 218 KM rozwijał wariant o pojemności 2,5 litra. Również 3-litrowy występował z taką mocą.



Następcą N52 był silnik N53 z bezpośrednim wtryskiem paliwa, który zadebiutował już w 2006 r. Silnika N52 nie wycofano jednak od razu. W 2011 r. stosowano go już tylko w kilku modelach, a najdłużej pozostał w BMW 125i E82.

To najlepsza, w miarę jeszcze współczesna jednostka dla kogoś, kto chce dobre, klasyczne, wolnossące BMW z R6. Jest znacznie bardziej zaawansowana technicznie od poprzednika i nie należy do tanich w serwisowaniu i naprawach, ale i tak pozostaje bezpieczniejszym wyborem od N53.

PROBLEMY:
Usterkowa elektryczna pompa cieczy, nieszczelności i pękanie pokryw zaworów, niedrożna odma oraz wycieki z podstawy filtra oleju.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 1 (E87), X1 (E84), X3 (E83 i F25), X5 (E70), Z4 (E89).

Diesel 3.0 N57 (2008-2020)



Następcę M57 najbardziej odróżnia od poprzednika łańcuch rozrządu umieszczony od strony skrzyni biegów, co u wielu użytkowników budzi obawy – i słusznie. Wymiana rozrządu w tej jednostce to duży koszt, choć zazwyczaj jednorazowy, bo N57 ma trwały łańcuch i elementy prowadzące. W zależności od odmiany stosowano jedną, dwie lub trzy turbosprężarki. Aluminiowy kadłub wzmocniono specjalną płytą. Rozwija moc od 204 do 381 KM, a maksymalny moment tej jednostki to – bagatela –740 Nm.

Zadebiutował w 2008 r. w BMW 730d. Najdłużej, bo do 2020 r., stosowano go w serii 3 Gran Turismo i serii 4. To jeden z najlepszych diesli BMW pomimo kłopotliwego umieszczenia napędu rozrządu. Zapewnia bardzo dobre osiągi, wysoką kulturę pracy i niewielkie zużycie paliwa, a przy tym pozostaje wytrzymały. Warto wiedzieć, że na bazie seryjnego silnika stworzono wyczynowy napędzający Mini All4 Racing, które czterokrotnie z rzędu wygrało Dakar. Mimo to należy ostrożnie podchodzić do tuningu, jeśli chce się zachować trwałość.



Najrozsądniejszym wyborem jest wersja 30d. Odmiany z dwiema i trzema turbosprężarkami są znacznie bardziej skomplikowane i droższe w naprawach. Warto pamiętać, że silnik ma już swoje lata.

PROBLEMY:
Część N57 objęto akcją serwisową dotyczącą nieszczelnej chłodnicy EGR. Problematyczne są klapy wirowe w kolektorze. Po dużym przebiegu zużywa się łańcuch rozrządu, czasami panewki.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 3 (E90 i F30), serii 4 (F32), serii 5 (F10), serii 6 (F12), serii 7 (F01), X3 (F25), X4 (F26), X5 (E70 i F15), X6 (E71 i F16).

Benzynowy 1.2/1.5 B38 (od 2013 r.)



Trzycylindrowy silnik B38 należy do modułowej rodziny serii B, do której należą także czterocylindrowy B48 i sześciocylindrowy B58. Ma pojemność 1,2 litra lub częściej 1,5 litra, bezpośredni wtrysk benzyny, Valvetronic, podwójny VANOS i turbosprężarkę. Zastąpił silnik N13 z rodziny Prince w mniejszych modelach BMW oraz wolnossące jednostki N12 i N16 w Mini.

Pierwsze zastosowania miały miejsce w 2013 r. w BMW i8 oraz Mini Cooperze F56. Jednostka pozostaje w gamie Mini i BMW, ale już tylko w modelach z poprzecznie ustawionym silnikiem, opartych na architekturze przednionapędowej. Popularny wariant 1.5 rozwija moc od 75 do 156 KM, co oznacza, że silnik nie jest zbyt mocno wysilony (nie dotyczy to BMW i8, gdzie rozwija aż 231 KM). W nowszych wersjach (od 2018 r.) może mieć już filtr GPF, a od 2021 r. układ miękkiej hybrydy.



Najpoważniejszy problem dotyczył części silników z początku produkcji. Przedwcześnie zużywało się łożysko oporowe wału korbowego, co powodowało nadmierny luz osiowy. BMW prowadziło akcję serwisową, podczas której kontrolowano i w razie potrzeby wymieniano łożysko, a w najgorszych przypadkach cały silnik.

PROBLEMY:
Ubytki płynu chłodzącego w okolicy turbosprężarki, nieszczelności pokrywy zaworów oraz usterki zaworu odpowietrzania zbiornika paliwa. Problemy z napędem rozrządu i systemem VANOS.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 1 (F20, F40 i F70), serii 2 (F22), serii 2 Active Tourer (F45 i U06), serii 2 Gran Tourer (F46), serii 2 Gran Coupe (F44 i F74), serii 3 (F30), serii 4 (F32), X1 (F48 i U11), X2 (F39 i U10), i8 (I12 i I15), Mini (F54-F57 i F65-66), Countryman (F60 i U25).

Polecane silniki CD.

Benzynowy 2.0 B48 (od 2013 r.)



2-litrowy silnik nowej generacji zadebiutował w Mini F56 pod koniec 2013 r. Później jednostka stała się jednym z kluczowych silników w gamie modelowej BMW i Mini. Stale rozwijana, przechodziła kolejne zmiany konstrukcyjne. Od początku miała podwójny VANOS, system Valvetronic, bezpośredni wtrysk i turbosprężarkę twin-scroll. W najnowszych wersjach współpracuje z układem mild hybrid i ma podwójny wtrysk paliwa (pośredni i bezpośredni). Dostępne moce od 156 do 306 KM.

B48 jest następcą N20 i wyraźnie poprawił jego najsłabszy punkt, czyli napęd rozrządu (również od strony skrzyni biegów), choć początkowo były problemy. Z czasem dwa łańcuchy zastąpiono pojedynczym, co zwiększyło trwałość napędu rozrządu. Były też problemy z luzem osiowym na wale korbowym.

Zastosowanie silnika jest tak duże, że nietrudno znaleźć negatywne opinie. Ma wiele bolączek, z którymi warsztaty niezależne dobrze sobie radzą, a zadbane jednostki są chwalone przez właścicieli.



PROBLEMY:
Przede wszystkim układ chłodzenia (liczne wycieki i uszkodzenia elementów plastikowych), wycieki oleju, zawór odpowietrzania zbiornika paliwa, po większym przebiegu napęd rozrządu.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 1 (F20, F40, F70), serii 2 (F22, G42), serii 2 Active Tourer (F45, U06), serii 2 Gran Tourer (F46), serii 2 Gran Coupe (F44, F74), serii 3 (F30, G20), serii 4 (F32, G22), serii 5 (G30, G60), serii 6 GT (G32), serii 7 (G11), X1 (F48, U11), X2 (F39, U10), X3 (G01, G45), X4 (G02), Z4 (G29),
Mini (F54-F57 i F65-F67), Countryman (F60, U25), Toyota GR Supra, Morgan Plus Four.

Diesel 2.0 B47 (od 2014 r.)



Czterocylindrowy następca niezbyt udanego N47 należy do modułowej rodziny B. Podobnie jak w poprzedniku napęd rozrządu znajduje się od strony skrzyni biegów. W zależności od odmiany stosowano jedną turbosprężarkę o zmiennej geometrii albo dwustopniowe doładowanie. Początkowo ten drugi układ wyróżniał najmocniejsze wersje 25d, ale później trafił również do słabszych odmian. Silnik zadebiutował w 2014 r. w zmodernizowanym BMW X3 F25 i jest stosowany do dziś. Rozwija moc od 116 do 231 KM i cieszy użytkowników niskim spalaniem.

Podobnie jak w N47 i N57, również objętych akcją serwisową, tak i w B47 powtarzalnym problemem jest nieszczelna chłodnica EGR. Awaria może doprowadzić do nadtopienia kolektora, a w skrajnych przypadkach do pożaru. Zużycie rozrządu nie zostało wyeliminowane całkowicie, ale nie występuje na taką skalę jak w N47.

Mimo pewnych niedoskonałości silnik B47 należy do najlepszych czterocylindrowych diesli BMW. Mechanicy oceniają go lepiej niż wcześniejsze generacje N47 i M47.



PROBLEMY:
Wycieki oleju w wielu miejscach, usterki mechanizmu klapowirowych w kolektorze dolotowym, problemy z układem oczyszczania spalin.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 1 (F20, F40 i F70), serii 2 (F22 i G42), serii 2 Active Tourer (F45 i U06), serii 2 Gran Tourer (F46), serii 2 Gran Coupe (F44 i F74), serii 3 (F30 i G20), serii 4 (F32 i G22), serii 5 (F10, G30 i G60), serii 6 GT (G32), serii 7 (G11), X1 (F48 i U11), X2 (F39 i U10), X3 (F25, G01 i G45), X4 (F26 i G02), X5 (F15 i G05),
Mini (F54-F57), Countryman (F60 i U25).

Na te silniki uważaj



Z silników, na które trzeba uważać i lepiej sobie odpuścić, najnowszym jest trzycylindrowy diesel 1.5 B37.

Benzynowe 1.6/2.0 N45/N46 (2004–2015)



Silniki N45 i N46 są blisko spokrewnione, ale różnią się konstrukcją. Oba zadebiutowały w 2004 r. w BMW serii 1 E87: N45 1.6 trafił do 116i, a N46 2.0 do 120i. N45 ma pośredni wtrysk i podwójny VANOS, ale nie ma Valvetronica. N46 otrzymał Valvetronic oraz kolektor dolotowy o zmiennej długości DISA. Po 2010 r. N45 był już rzadko spotykany, natomiast N46 dotrwał do 2015 r. w BMW X1 E84 sDrive18i.

Końcowe odmiany N45 1.6 rozwijały 115 KM, natomiast N46 2.0 najczęściej 143 lub 150 KM. Osiągi nie zachwycają, szczególnie w cięższym X1, ale N46 ma ważną przewagę nad nowszym N43: pośredni wtrysk oznacza brak drogich wtryskiwaczy, pompy wysokiego ciśnienia oraz układu NOx. Był to zarazem ostatni 2-litrowy wolnossący silnik oferowany w europejskich modelach BMW. Specjalną odmianą rodziny był 2-litrowy N45B20S o mocy 173 KM, stosowany wyłącznie w limitowanym BMW 320si E90 z 2006 r. Pękają w nich tuleje cylindrowe, zanim przebieg przekroczy 100 tys. km. Warto o tym wiedzieć, nim kupi się taką „okazję-niespodziankę".

Silnik N45 o pojemności 1,6 l, pomimo że prostszy, nie okazał się wyraźnie trwalszy, ale faktem jest, że to w N46 jest więcej elementów, które mogą się psuć. Zadbany egzemplarz N46 może być bezpieczniejszym wyborem od nowszego N43, ale należy go dokładnie sprawdzić przed zakupem.



PROBLEMY:
Zużycie i wycieki oleju, uszczelniacze zaworowe i pierścienie tłokowe, napęd rozrządu, Valvetronic w N46, odma, pompa podciśnienia.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 1 (E87), serii 3 (E90), X1 (E84), X3 (E83).

Benzynowy 3.0 B58 (od 2015 r.)



Sześciocylindrowy B58 zastąpił silnik N55 i należy do modułowej rodziny B, więc ma wszystkie cechy konstrukcyjne nazywane handlowo przez BMW jako TwinPower Turbo, a przy tym wytrzymały, aluminiowy blok, co pozwala „wyciskać" z niego wysokie moce. Zadebiutował w 2015 r. w BMW 340i F30, w którym rozwijał 326 KM. Maksymalna moc stosowana w autach BMW to 388 KM, ale w Toyocie GR Suprze rozwijał standardowo 340 KM, a w odmianie A90 Final Edition moc podniesiono do 441 KM. Minimalna moc tej jednostki to 286 KM w układach hybrydowych.

To najlepszy silnik benzynowy BMW w erze bezpośredniego wtrysku paliwa. Jest trwały, dobrze znosi wysokie przebiegi i duże, długotrwałe obciążenia, o czym świadczy m.in. zastosowanie w GR Suprze. Nie należy jednak utożsamiać B58 ze sportową odmianą S58 stosowaną w samochodach BMW z rodziny M. Jednostki te mają tylko ok. 10% wspólnych części.

Podobnie jak B48, tak i B58 przechodził kolejne ewolucje, m.in. rezygnacja z dwóch łańcuchów rozrządu na rzecz jednego czy zastosowanie podwójnego wtrysku paliwa. Silnik ten mimo podobieństw uznaje się za bardziej dopracowany od czterocylindrowego B48.



PROBLEMY:
Usterki odmy zintegrowanej z pokrywą zaworów, nieszczelności układu chłodzenia oraz wycieki oleju.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 1 (F20), serii 2 (F22 i G42), serii 3 (F30 i G20), serii 4 (F32 i G22), serii 4 Gran Coupe (G26), serii 5 (G30 i G60), serii 6 GT (G32), serii 7 (G11 i G70), serii 8 (G14), X3 (G01 i G45), X4 (G02), X5 (G05), X6 (G06), X7 (G07), BMW Z4 (G29),
Toyota GR Supra, Ineos Grenadier, modele Morgana.

Diesel 3.0 B57 (od 2015 r.)



Kolejne wcielenie 3-litrowego diesla BMW należy do modułowej rodziny B. Podobnie jak poprzednik N57 ma aluminiową skrzynię korbową, a napęd rozrządu znajduje się od strony skrzyni biegów. W zależności od wersji stosowano jedną, dwie albo cztery turbosprężarki.

B57 zadebiutował w 2015 r. w BMW 730d G11 i pozostaje w produkcji do dziś. Zakres dostępnych mocy w autach BMW to 265-400 KM. Najsłabszy wariant 249 KM jest dostępny w Ineosie Grenadierze, gdzie został zaprogramowany bardziej pod niezawodność niż osiągi. W 2020 r. dodano układ miękkiej hybrydy, a na rok 2022 przygotowano modernizację polegającą na zmianie wtryskiwaczy piezoelektrycznych na elektromagnetyczne.



Silnik B57 to najlepszy diesel BMW po rodzinach M57 i N57. Sam silnik jest trwały, a najczęstsze problemy dotyczą chłodnicy EGR (akcja serwisowa) oraz osprzętu oczyszczania spalin. W odróżnieniu od jednostek B37 i B47, łańcuch rozrządu jest tu znacznie trwalszy. Ogromny moment obrotowy (do 760 Nm) zapewnia dobrą relację osiągów do zużycia paliwa nawet w najcięższych autach, jak BMW X5 czy X7. Sprawdza się nawet w ciężarowym pojeździe pożarniczym Rosenbauer RT/RTX.

PROBLEMY:
Wycieki oleju, usterki mechanizmu klap wirowych w kolektorze dolotowym, problemy z układem oczyszczania spalin (zwłaszcza dozowanie AdBlue systemu SCR), usterki kół pasowych.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 3 (G20), serii 4 (G22), serii 4 Gran Coupe (G26), serii 5 (G30 i G60), serii 6 GT (G32), serii 7 (G11 i G70), serii 8 (G14), X3 (G01 i G45), X4 (G02), X5 (G05), X6 (G06), X7 (G07),
Ineos Grenadier.

Diesel 1.6/2.0 N47 (2007-2018)



Rodzina N47 zadebiutowała w 2007 r. w odświeżonej serii 1, zastępując przestarzały już silnik M47. Obejmowała wersje 1.6 (90-116 KM) i znacznie popularniejsze 2.0 (116--218 KM), a najmocniejsze odmiany otrzymały dwustopniowe doładowanie. Do 2016 r. w BMW i Mini zastąpiły ją jednostki B37 i B47, lecz silniki stosowano jeszcze do 2018 r. w Toyotach.

N47 jest oszczędny, a wariant 2-litrowy zapewnia dobre osiągi, ale jego opinię zniszczył napęd rozrządu. Łańcuchy potrafią się rozciągać, a zużycie ślizgów i napinacza może doprowadzić do przeskoczenia lub zerwania łańcucha oraz zniszczenia silnika. Umieszczenie rozrządu od strony sprzęgła znacznie podnosi koszt wymiany. W tamtym czasie było to rozwiązanie mało znane i to prawdopodobnie jednostki N47 zbudowały obraz kłopotliwego łańcucha z tyłu silnika. Dziś wiele konstrukcji innych producentów stosuje takie umieszczenie.

Najwięcej problemów dotyczy silników z pierwszych lat produkcji, ale również późny N47 nie daje gwarancji spokoju. Najlepiej szukać egzemplarza z udokumentowaną wymianą kompletnego rozrządu na oryginalny. BMW prowadziło kampanię techniczną obejmującą wymianę napinacza, pomiar wydłużenia łańcucha i, zależnie od wyniku, bezpłatną lub częściowo płatną wymianę łańcuchów.



PROBLEMY:
Napęd rozrządu, chłodnica EGR, termostaty, filtr DPF, zanieczyszczenie kolektora dolotowego.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 1 (E87 i F20), serii 2 (F22), serii 3 (E90 i F30), serii 4 (F32), serii 5 (E60 i F10), X1 (E84), X3 (E83 i F25), X5 (F15),
Mini (R55-R59), Countryman/Paceman (R60/R61),
Toyota Auris II, Avensis III, RAV4 IV i Verso.

Diesel 1.5 B37 (2013-2024)



Trzycylindrowy B37 zadebiutował pod koniec 2013 r. w Mini F56, a później trafił do mniejszych modeli BMW. Należy do modułowej rodziny B, więc konstrukcyjnie jest bliskim krewnym B47 i niemal połową sześciocylindrowego B57. Montowano go zarówno poprzecznie, jak i wzdłużnie – w tylnonapędowej serii 1. Produkcję zakończono wraz z wycofaniem modeli poprzedniej generacji w 2024 r.

B37 występował tylko w dwóch wersjach mocy: 95 i 116 KM. Nie zapewnia kultury pracy typowej dla większych diesli BMW, ale w lekkim Mini osiągi są przyzwoite, a zużycie paliwa bardzo niskie. W 2018 r. zmodyfikowano m.in. moduł wałka wyrównoważającego, poprawiając pracę jednostki. Problemem jest raczej charakter użytkowania tych samochodów – małe BMW i Mini często poruszają się głównie po mieście, czego diesel nie lubi.

Nie jest to silnik tragiczny, ale nie polecamy go osobie nieświadomej dość wysokich wymagań, a tym samym kosztów obsługi. Wymaga częstych kontroli rozrządu umieszczonego od strony skrzyni biegów, szybkiego reagowania na każdą usterkę i pilnowania sprawności układu chłodzenia. Zadbany B37 może odwdzięczyć się niskim spalaniem i całkiem sprawną jazdą. To wybór do zaakceptowania, ale B47 jest bezpieczniejszą propozycją.

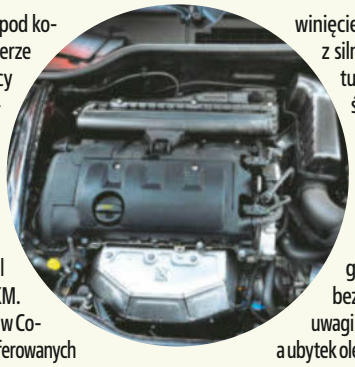


PROBLEMY:
Napęd rozrządu, chłodnica i zawór EGR, wycieki oleju i płynu chłodzącego, układ wtryskowy, DPF i SCR.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 1 (F20 i F40), serii 2 Active Tourer (F45), serii 2 Gran Tourer (F46), serii 2 Gran Coupe (F44), X1 (F48), X2 (F39),
Mini (F54-F57), Countryman (F60).

Na te silniki uważaj CD.

Benzynowy 1.4/1.6 N12/N16 (2006-2016)



Silnik N12 zadebiutował pod koniec 2006 r. w Mini Cooperze R56 jako silnik 1.6 o mocy 120 KM. W 2007 r. dołączyła odmiana 1.4 przeznaczona do Mini One. Wiosną 2010 r. rolę N12 przejął zmodernizowany N16. Wszystkie jego wersje miały już pojemność 1,6 l i rozwijały 75, 98 lub 122 KM. Najdłużej N16 stosowano w Countrymanie i Pacemanie, oferowanych jeszcze w 2016 r.

Oba silniki należą do rodziny Prince opracowanej wspólnie przez BMW i koncern PSA. Są wolnossące, mają pośredni wtrysk paliwa, zmienne fazy rozrządu oraz układ zmiennego wzniosu zaworów oparty na rozwiązaniu Valvetronic. N16 nie był całkowicie nową konstrukcją, lecz rozwinięciem N12. W porównaniu z silnikami N14 i N18 nie ma turbosprężarki ani bezpośredniego wtrysku, dzięki czemu jest prostszy i tańszy w naprawach.

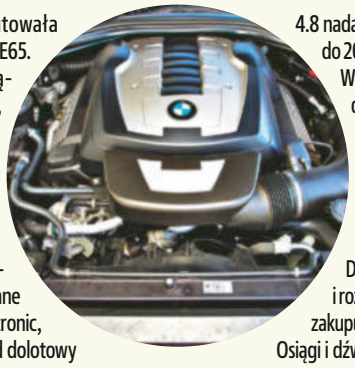
To najprostsze silniki benzynowe w Mini drugiej generacji, ale nie są bezproblemowe. Najwięcej uwagi wymaga napęd rozrządu, a ubytek oleju może wynikać ze zużycia uszczelniaczy zaworowych lub pierścieni tłokowych. N16 jest bezpieczniejszym wyborem od turbodoładowanych N14 i N18, choć przed zakupem trzeba sprawdzić odgłosy po zimnym rozruchu i wycieki oleju. Jednak gdy patrzy się na Mini z perspektywy kierowcy, dużo więcej przyjemności dają odmiany turbodoładowane, ale wymagają jeszcze większej opieki.



PROBLEMY:
Napęd rozrządu, zużycie oleju, uszczelniacze zaworowe, pompa podciśnienia, wycieki oleju i płynu chłodzącego, Valvetronic.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
Mini (R55-R59), Countryman/Paceman (R60/R61).

Benzynowy 3.6/4.0/4.4/4.8 N62 (2001-2021)



Rodzina N62 zadebiutowała w 2001 r. w BMW serii 7 E65. Obejmowała wolnossące V8 o pojemności 3,6, 4,0, 4,4 i 4,8 litra, ale odmiany 3.6 i 4.4 wycofano przed 2010 r. W interesującym nas okresie pozostały więc tylko wersje 4.0 i 4.8. Silniki były wówczas bardzo zaawansowane technicznie: miały Valvetronic, podwójny VANOS i układ dolotowy o zmiennej długości, ale nie bezpośredni wtrysk.

W BMW N62 przetrwał najdłużej w modelu 650i, produkowanym z tym silnikiem do lipca 2010 r. Ciekawostką jest jego wyjątkowo długie drugie życie. Gdy BMW przeszło już na N63, wolnossące 4.8 nadal napędzało Wiesmanny do 2011 r. i Morgany do 2018 r. W 2021 r. powstało jeszcze dziewięć specjalnych Morganów Plus 8 GTR.

W samochodach oferowanych w 2010 r. i później N62 rozwijał 306-367 KM. Duża moc, ładne brzmienie i rozsądne ceny zachęcają do zakupu taniego, mocnego BMW. Osiągi i dźwięk są świetne, ale trzeba mieć świadomość potencjalnych kosztów. Zadbany egzemplarz może być świetnym zakupem dla entuzjasty; zaniedbany – finansową pułapką.

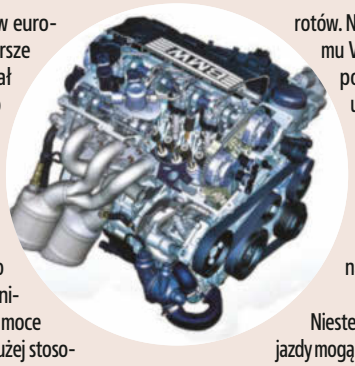


PROBLEMY:
Najwięcej kłopotów sprawiają uszczelniacze zaworowe, spalanie oleju, jego wycieki. Układ chłodzenia bywa nieszczelny. Szwankuje system Valvetronic.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 5 (E60), serii 6 (E63), X5 (E70), Wiesmann MF4, Morgan Aero i Plus 8.

Niepolecane silniki

Benzynowy 1.6/2.0 N43 (2007-2013)



Silnik N43 zastępował w europejskiej gamie BMW starsze N45 i N46. Zadebiutował w 2007 r., początkowo jako 2-litrowa jednostka w BMW 320i Cabrio, a chwilę później jako 1.6 w BMW 116i oraz BMW 316i. Mniejszy wariant rozwijał moc 122 KM, przez co jest czasami mylony z silnikami Prince. 2.0 rozwijał moce od 122 do 170 KM. Najdłużej stosowano go w seriach 1 i 3 z nadwoziami Coupe i Cabrio produkowanych do 2013 r. Od 2011 r. N43 zaczęto zastępować silnikiem N13 z rodziny Prince.

W porównaniu z N45/N46 rodzina N43 otrzymała bezpośredni wtrysk paliwa pozwalający na pracę na ubogiej mieszance w szerokim zakresie obrotów. Nie było natomiast systemu Valvetronic, ale pozostał podwójny VANOS. Użyto układów start&stop i odzyskiwania energii w czasie hamowania. N43 zużywa niewiele paliwa, a wersja 170-konna zapewnia dobre osiągi jak na wolnossący silnik 2.0.

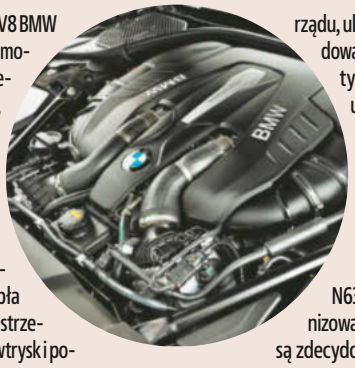
Niestety oszczędności podczas jazdy mogą szybko pochłonąć naprawy układów paliwowego i emisyjnego. Najgorzej jest z układem NOx, do którego części są drogie i trudno dostępne. Niebezpieczne jest kruszenie się plastikowych prowadnic łańcucha rozrządu. Ich fragmenty trafiają do miski olejowej i mogą ograniczyć przepływ oleju. N43 nie jest całkowicie nieudany, ale po prostu są lepsze silniki w autach BMW.



PROBLEMY:
Prowadnice i łańcuch rozrządu, piezoelektryczne wtryskiwacze, pompa wysokiego ciśnienia, usterki czujnika i katalizatora NOx (bardzo drogie części), usterki cewek zapłonowych.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 1 (E87), serii 3 (E90), serii 5 (E60).

Benzynowy 4.4 N63 (od 2008 r.)



Jeden z ostatnich silników V8 BMW zadebiutował w 2008 r. w modelu X6. Był pierwszym seryjnym benzynowym V8, w którym dwie turbosprężarki umieszczono między rzędami cylindrów. Układ hot-V skrócił drogę spalin do turbin i zapewnił świetną reakcję na gaz, ale oznacza też ogromną ilość ciepła zamkniętą w ciasnej przestrzeni. Silnik ma bezpośredni wtrysk i podwójny VANOS, a po modernizacji N63TU otrzymał także Valvetronic. W seryjnych BMW rozwijał od 408 do 530 KM. Mocniejsze były tylko sportowe odmiany S63.

Pierwsze N63 należą do najbardziej ryzykownych współczesnych silników BMW. Zużywają duże ilości oleju. Problemy dotyczą także łańcuchów rozrządu, układu paliwowego i doładowania. Skala usterek była na tyle duża, że BMW w USA uruchomiło specjalny N63 Customer Care Package, w ramach którego kontrolowano i naprawiano silniki. Nie była to formalna akcja przywoławcza.

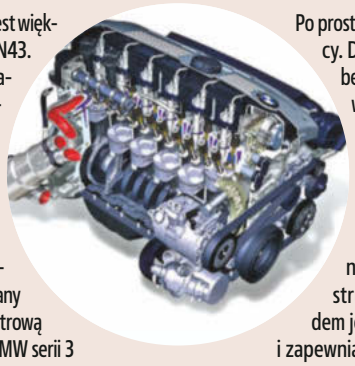
N63 był wielokrotnie modernizowany i późniejsze odmiany są zdecydowanie lepsze od pierwszych, 408-konnych wersji. Pozostaje jednak bardzo skomplikowanym i kosztownym w naprawach V8. Wczesne N63 najlepiej omijać, a nowsze kupować tylko z bardzo dobrą historią serwisową i odpowiednim zapasem pieniędzy.



PROBLEMY:
Zużycie oleju, kłopotliwy i drogi napęd rozrządu, wtryskiwacze, odma, pompa podciśnienia, wycieki oleju i płynu chłodzącego, osprzęt turbosprężarek.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 5 (F10), serii 5 GT (F07), serii 6 (F12), serii 7 (F01 i G11), serii 8 (G14), X5 (E70, F15 i G05), X6 (E71, F16 i G06), X7 (G07), Range Rover, Range Rover Sport.

Benzynowy 2.5/3.0 N53 (2007-2013)



6-cylindrowy silnik N53 jest większym odpowiednikiem N43. Był oferowany w tym samym okresie i też nie należy do udanych. Do europejskich modeli trafił jako następca N52, debiutując w BMW serii 5 E60 LCI. Wariant 2,5-litrowy o mocy 190 KM wycofano w 2010 r. Był oferowany tylko w serii 5. Wersję 3-litrową najdłużej stosowano w BMW serii 3 Coupe i Cabrio, produkowanych do 2013 r. Był ostatnim wolnossącym benzynowym silnikiem R6 oferowanym w europejskich modelach BMW, w odmianie 3.0 o mocy 204-272 KM.

W porównaniu z N52 zachował magnezowo-aluminiową skrzynię korbową i układ podwójnego systemu VANOS, ale nie miał Valvetronica jak N52. Po prostu nie mieścił się w głowicy. Dostał natomiast wtrysk bezpośredni i mógł pracować na ubogiej mieszance w szerokim zakresie obrotów.

Mechanicznie N53 jest bardziej zmodernizowanym N52 niż nową konstrukcją. Pod tym względem jest udany, ładnie brzmi i zapewnia dobre osiągi. Problemem nie jest więc sam silnik, lecz jego kosztowny osprzęt, jak w N43, z którym dzieli te same problemy. Zaletą N53 jest trwalszy łańcuchowy napęd rozrządu. Awaria czujnika NOx czy niesprawne wtryskiwacze mocno podnoszą spalanie. Sprawny N53 jest bardzo dobry, lecz zaniedbany potrafi wymagać kilku kosztownych napraw jednocześnie.



PROBLEMY:
Usterki układu paliwowego i emisyjnego (czujnik i katalizator magazynujący NOx). Usterki cewek zapłonowych, nagar w układzie dolotowym.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 3 (E90), serii 5 (E60 i F10), serii 6 (E63).

Benzynowy 3.0 N54 (2006-2016)



Rzędowy sześciocylindrowy silnik N54 zadebiutował w 2006 r. w BMW 335i Coupe E92. Był pierwszym seryjnym benzynowym silnikiem BMW wyposażonym w dwie turbosprężarki. Każda z nich obsługuje trzy cylindry, dzięki czemu jednostka szybko reaguje na gaz i już od niskich obrotów rozwija 400 Nm. Silnik otrzymał bezpośredni wtrysk paliwa oraz podwójny VANOS, ale jeszcze bez Valvetronica. W zależności od wersji rozwijał 306, 326 lub 340 KM, a marka Alpina „podkręciła" jednostkę do 360, 400 i 408 KM.

W 2010 r. w większości modeli N54 ustąpił miejsca N55 – prostszemu silnikowi z jedną turbosprężarką twin-scroll i układem Valvetronic. Pozostał jednak w wyjątkowych modelach, jak BMW serii 7, 1 M Coupe oraz Z4. W BMW Z4 przetrwał aż do 2016 r.

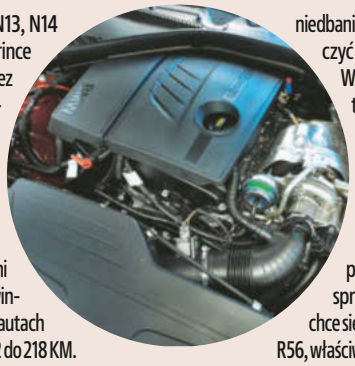
N54 zapewnia świetne osiągi, bardzo dobrze reaguje na tuning i ma wytrzymały układ korbowy. To jednak jeden z tych silników, które lepiej znoszą podnoszenie mocy niż wieloletnie zaniedbania. Wraz z przebiegiem szwankuje układ paliwowy i doładowania, a części nie są tanie. Zaniedbane jednostki przez nagromadzenie usterek generują ogromne koszty przy chęci ich naprawienia. Silnik warty poświęcenia w wyjątkowych egzemplarzach.



PROBLEMY:
Szwankują pompa wysokiego ciśnienia i wtryskiwacze, a także układ doładowania. Sporym problemem jest nagar w układzie dolotowym, awarie elektrycznej pompy cieczy chłodzącej, a także liczne wycieki oleju.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 1 (E87), 1 M Coupe (E82), serii 3 (E90), serii 7 (F01), X6 (E71), Z4 (E89).

Benzynowy 1.6 N13/N14/N18 (2006-2016)



Doładowane jednostki N13, N14 i N18 należą do rodziny Prince opracowanej wspólnie przez BMW i PSA. N14 zadebiutował w 2006 r. w Mini Cooperze S, N18 był jego poprawionym następcą, a N13 trafił w 2011 r. do samochodów BMW. Wszystkie mają bezpośredni wtrysk, turbosprężarkę twin-scroll i pojemność 1,6 l. W autach BMW/Mini rozwijały od 102 do 218 KM. Były mocne i oszczędne, ale szybko okazało się, że trwałość nie dorównuje osiągom.

Najgorszą opinię wyrobiły im problemy z rozrządem. Wadliwy napinacz przyspieszał zużycie łańcucha, a jego nieprawidłowa praca uruchamiała całą lawinę kolejnych problemów. Narastał nagar, rosło zużycie oleju, cierpiały wariatory, a zaniedbania mogły ostatecznie zniszczyć również turbosprężarkę. W N13 i N18 wiele elementów poprawiono, ale silniki nadal wymagają częstych wymian oleju i starannego serwisowania.

W autach BMW można je po prostu odpuścić. Z Mini sprawa jest trudniejsza. Jeśli chce się kupić Coopera S generacji R56, właściwie nie ma alternatywnego silnika. Dopiero w nowszym Mini stosowano silniki B38/B48. Nowszy N18 jest przy tym znacznie bezpieczniejszym wyborem niż wczesny N14. Trzeba więc kupować przede wszystkim historię serwisową i zaakceptować ponadprzeciętne wymagania silnika.



PROBLEMY:
Napęd rozrządu i układ paliwowy to wrażliwe obszary, ale także układu chodzenia trzeba pilnować. Duże ilości benzyny w oleju i problemy z odmą. Przy większych zaniedbaniach należy się spodziewać uszkodzeń mechanicznych.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
Mini (R55-R59), Countryman/Paceman (R60/R61), serii 1 (F20), serii 3 (F30).

Benzynowy 2.0 N20 (2011-2018)



Czterocylindrowy silnik N20 zadebiutował w 2011 r. w BMW X1 xDrive28i. Zastąpił w nim 3-litrową jednostkę wolnossącą i stał się symbolem downsizingu w BMW. Był pierwszym czterocylindrowym silnikiem benzynowym marki z technologią TwinPower Turbo. Otrzymał aluminiowy blok, turbosprężarkę twin-scroll, bezpośredni wtrysk paliwa, podwójny VANOS oraz Valvetronic. Rozwijał od 156 do 245 KM.

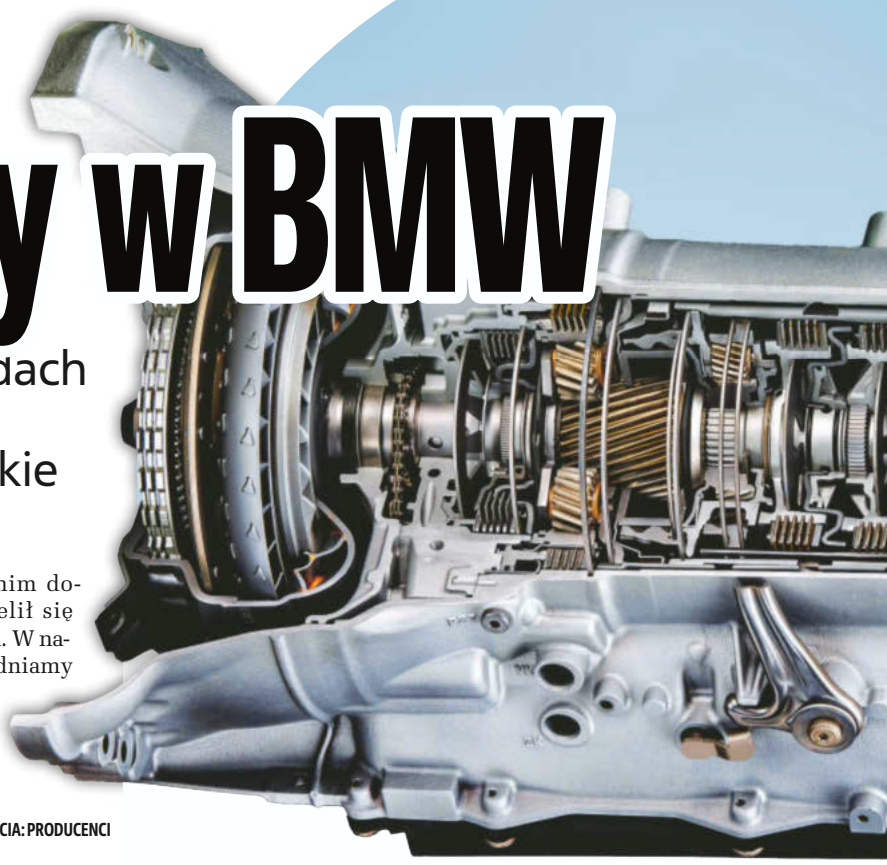
N20 szybko zaczął wypierać wolnossące silniki N52 oraz N53. Był dynamiczny, elastyczny i oszczędny, ale nie zapewniał kultury pracy rzędowej „szóstki". Później stopniowo zastępował go znacznie lepszy B48. Najdłużej N20 pozostał w hybrydowym X5 xDrive40e, produkowanym do 2018 r. Największą wadą N20 jest nietrwały napęd rozrządu. Zużywają się, a nawet pękają prowadnice, rozciąga się łańcuch, a podobny problem dotyczy łańcucha napędzającego pompę oleju w module wałków wyrównoważających. Koła zębate ledwie wytrzymują 100 tys. km przebiegu. Początkowo może pojawić się wycie lub grzechotanie, ale finałem bywa przeskoczenie rozrządu albo utrata smarowania i zniszczenie silnika. Skala problemu była na tyle duża, że w USA BMW wydłużyło gwarancję na oba napędy łańcuchowe, a sprawa zakończyła się pozwem zbiorowym i ugodą na korzyść klientów.



PROBLEMY:
Napęd rozrządu i pompy oleju jest najbardziej ryzykowny, ale problemy sprawiają także koła zmiennych faz rozrządu, pompa wtryskowa (wycieki), klasycznie wycieki oleju i elektryczna pompa cieczy.

WYSTĘPOWAŁ W 2010 ROKU I PÓŹNIEJ W:
BMW serii 1 (F20), serii 2 (F22), serii 3 (F30), serii 3 GT (F34), serii 4 (F32), serii 5 (F10), X1 (E84), X3 (F25), X4 (F26), X5 (F15), Z4 (E89).

Automaty w BMW



Skrzynie biegów w samochodach BMW to głównie ZF-y, Aisiny i Getragi. Niestety nie wszystkie okazują się bezproblemowe.

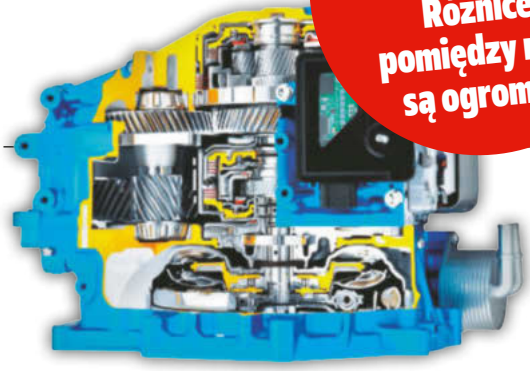
Manualne skrzynie biegów w BMW uchodzą raczej za trwałe, dlatego przyglądamy się automatycznym, których ewentualne naprawy potrafią być bardzo kosztowne.

– O ile konwertery do automatów ZF są stosunkowo tanie, a naprawy tych skrzyń nie stwarzają problemów, o tyle uważałbym z zakupem hybrydowych BMW, do których skrzyń ZF prawie nie ma części – przestrzega Wojciech Pauk z firmy Auto Józefów naprawiającej skrzynie automatyczne.

Mechanik z wieloletnim doświadczeniem podzielił się swoimi spostrzeżeniami. W naszych opisach uwzględniamy wyłącznie te automaty, które były stosowane w samochodach BMW i Mini z 2010 r. lub późniejszych.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: PRODUCENCI

Skrzynie ZF i Aisin mają po 6 lub 8 biegów. Różnice pomiędzy nimi są ogromne



Aisin – GA6F21AW (2013-2023)

6-biegowy automat Aisin TF-72SC z konwerterem przeznaczony do samochodów z poprzecznie ustawionym silnikiem. Zadebiutował w Mini F56, później trafił m.in. do serii 2 Active Tourer/Gran Tourer, X1 F48 oraz kolejnych modeli Mini. W zwykłych wersjach został z czasem wyparty przez skrzynie dwusprzęgłowe i 8-stopniowe Aisiny, ale pozostał m.in. w hybrydach 225xe oraz Mini Cooperze SE Countryman ALL4 aż do 2023 r. Trwałością wyraźnie ustępuje automatom ZF, choć jest mniej problematyczny od późniejszych 8-biegowych Aisinów. Zużyciu najprędzej ulega konwerter, ale jego regeneracja kosztuje zwykle poniżej 3 tys. zł. Rzadko psują się elementy hydrauliki sterującej. Olej w tej przekładni jest wrażliwy na przegrzanie (słabe chłodzenie).

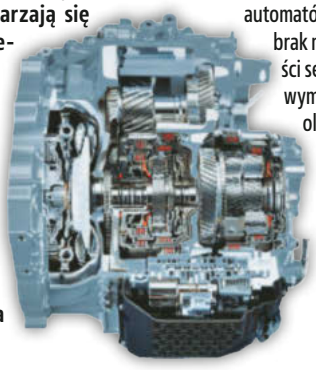
- ✚ dobra kultura pracy, bardziej trwały od 8-biegowego Aisina, choć daleko mu z trwałością do przekładni ZF
- ➖ brak możliwości wymiany filtra bez rozbiórki skrzyni, więc również brak możliwości zrobienia pełnego serwisu olejowego

ZF – GA8HP (od 2009 r.)

W praktyce ZF 8HP, czyli jedna z najbardziej udanych i najczęściej używanych współczesnych skrzyń automatycznych do montażu wzdłużnego, chwalonych zarówno przez kierowców, jak i mechaników. Używana w BMW od 2009 r. do dziś, w autach z napędem na tylną lub obie osie, od słabszych wersji po V8, V12 i współczesne modele M. Nie jest bezobsługowa, jak twierdziło BMW. Nawet sam ZF zalecał wymianę oleju co 150 tys. km. Najczęściej uszkadza się konwerter. Pierwszym sygnałem jego zużycia bywa delikatne falowanie obrotów podczas jazdy ze stałą prędkością, później mogą pojawić się drgania i poślizg sprzęgła blokującego konwerter. Naprawa nie musi oznaczać remontu całej skrzyni – sam konwerter kosztuje zwykle ok. 3-4 tys. zł, więc może to być mniejszy wydatek niż wymiana kompletu sprzęgła i koła dwumasowego w skrzyni ręcznej. Zdarza się

Aisin – GA8F22AW/GA8G45AW (2014-2024)

8-biegowe przekładnie z rodziny AWF8 pojawiły się w BMW w 2014 r. wraz z serią 2 Active Tourer. Stosowano je w modelach z poprzecznie umieszczonymi silnikami (benzynowymi i Diesla). Najmocniejsze modele korzystające z tej przekładni to M135i xDrive oraz BMW X2 M35i z jednostkami o mocy 306 KM. Skrzynie te są wyraźnie bardziej problematyczne od 6-biegowych Aisinów. Oprócz zużycia konwertera zdarzają się usterki mechaniczne wewnątrz przekładni, także przy niewielkich przebiegach. Regeneracja samego konwertera kosztuje poniżej 3 tys. zł. Filtr oleju znajduje się wewnątrz skrzyni. Na tle automatów ZF stosowanych w BMW konstrukcje Aisina wypadają wyraźnie gorzej pod względem trwałości i awaryjności. Ostatecznie przekładnie te zastąpiono dwusprzęgłowymi, które na razie wypadają pozytywnie.



- ✚ przyjemna i szybka praca, duża rozpiętość przełożeń
- ➖ niższa trwałość od innych automatów BMW, brak możliwości serwisowej wymiany filtra oleju



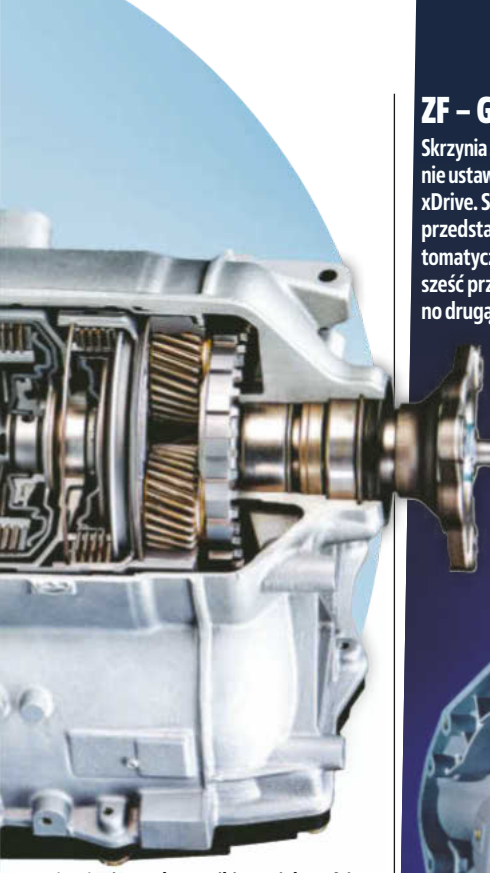
Getrag – GD7 (od 2017 r.)

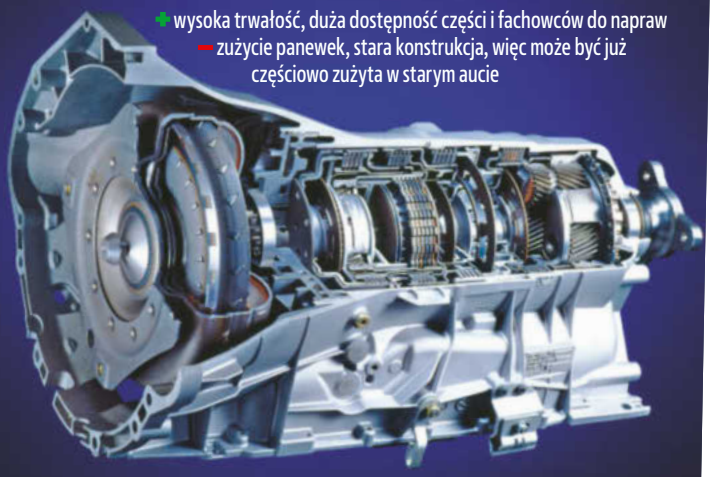
7-biegowa dwusprzęgłowa skrzynia z mokrymi sprzęgłami. W samochodach Renault starsza odmiana tych przekładni była znana pod nazwą EDC. W Mini rodzina skrzyń GD7 zadebiutowała w 2017 r., a później trafiła do BMW z poprzecznie umieszczonymi silnikami. Zdarzają się usterki elektrycznych silników odpowiedzialnych za zmianę biegów. Filtr oleju znajduje się wewnątrz przekładni i nie jest wymienny przy standardowym serwisie olejowym.

- ✚ na razie opinie są niezłe
- ➖ w autach Renault kosztowne awarie; w BMW/Mini na razie za mało danych

ZF – GA6HP (2001-2014)

Skrzynia z konwerterem zastąpiona przez 8HP, stosowana w samochodach BMW z wzdłużnie ustawionymi silnikami, zarówno benzynowymi, jak i dieslami, z napędem tylnym oraz xDrive. Słabsze wersje korzystały z 6HP19/21, mocniejsze z 6HP26/28. W 2001 r. BMW przedstawiało tę skrzynię w serii 7 jako pierwszą seryjną 6-biegową przekładnię automatyczną na świecie. Zastosowany układ planetarny Lepelletiera pozwolił uzyskać sześć przełożeń przy stosunkowo prostej i zwartej konstrukcji. W 2006 r. wprowadzono drugą generację tej skrzyni. Kres jej stosowania przypada na rok 2014 i model BMW X6 M (E71) z silnikiem o mocy 555 KM. Przekładnia jest ogólnie bardzo trwała. Przy dużych przebiegach typowym problemem jest zużycie konwertera (falowanie obrotów podczas jazdy ze stałą prędkością). Sam konwerter, podobnie jak w 8HP, kosztuje ok. 3-4 tys. zł. Niektóre firmy go regenerują, ale często z mizernym skutkiem. Zużywają się też panewki, czyli tuleje ślizgowe wewnątrz skrzyni. Powiększone luzy powodują spadki ciśnienia oleju i mogą prowadzić do uszkodzenia sprzęgieł. Samo BMW traktowało olej jako dożywotni, ale ZF zalecał jego wymianę po ok. 150 tys. km, a przy ciężkiej eksploatacji wcześniej. Filtr oleju jest wymienny. W większości wersji BMW filtr jest zintegrowany z miską i wymienia się cały komplet. W niektórych odmianach, np. w X5 M i X6 M, filtr jest wymienny oddzielnie.





+ wysoka trwałość, duża dostępność części i fachowców do napraw
– zużycie panewek, stara konstrukcja, więc może być już częściowo zużyta w starym aucie

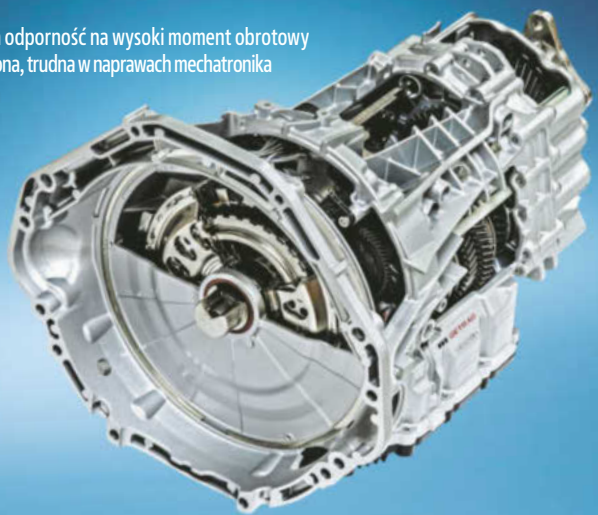
też zużycie mechatroniki. W większości popularnych odmian 8HP filtr jest zintegrowany z plastikową miską. W niektórych wersjach, m.in. stosowanych w modelach M, zastosowano metalową miskę i oddzielnie wymienny filtr.

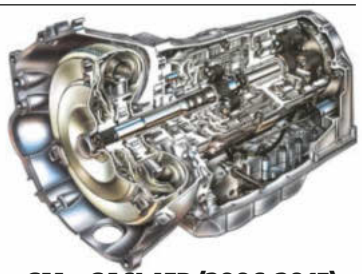
+ wysoka kultura pracy, odporność na moment obrotowy, stosunkowo tani konwerter
– zaniedbania serwisowe wynikające z zaleceń BMW

Getrag – GS7D36SG/GS7D36BG

Dwusprzęgłowa przekładnia Magna/Getrag z mokrymi sprzęgłami i siedmioma przełożeniami, przeznaczona do BMW z ustawionymi wzdłużnie mocnymi silnikami benzynowymi i tylnym napędem. Zadebiutowała w 2008 r. w M3 generacji E90, a później stosowano ją m.in. w 135i, 335i, Z4 sDrive35i/35is oraz nowszych M2, M3 i M4. Mocniejszą odmianę GS7D36BG stosowano w M5 F10 i M6. Przez kilka lat właśnie DCT, a nie ZF 8HP, obsługiwała najmocniejsze modele BMW M. Ostatnim szeroko oferowanym modelem z tą przekładnią było M2 Competition F87, produkowane do 2021 r. Skrzynie te mają opinię dość trwałych, choć jest ich znacznie mniej niż automatów ZF, więc nie należy ich porównywać. Olej można normalnie serwisować, a przekładnia ma dwa wymienne filtry: ssący i ciśnieniowy.

+ duża odporność na wysoki moment obrotowy
– złożona, trudna w naprawach mechatronika

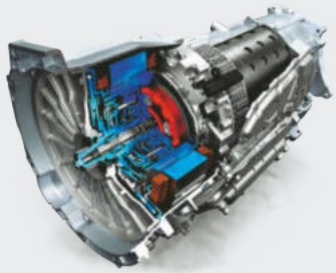




GM – GA6L45R (2006-2015)

To 6-biegowy, dość stary automat GM z konwerterem, stosowany po 2010 r. przede wszystkim w słabszych wersjach benzynowych BMW serii 1 i 3, a także w X1. Jest nieszczególnie ceniony, ale trwały. Zużycie konwertera często prowadzi do uszkodzenia pompy hydraulicznej, co wyraźnie podnosi koszt naprawy. Trudno porównywać trwałość przekładni GM z sześciobiegową ZF ze względu na zastosowanie. ZF był używany z mocniejszymi jednostkami, w tym z dieslami.

+ filtr oleju da się wymienić oddzielnie bez wymiany miski olejowej
– zdarza się pęknięcie zaworu wybieraka; skrzynia traci możliwość włączenia D i R



Skrzynie hybrydowe

Skrzynie stosowane w hybrydach BMW bazują na konstrukcjach znanych z wersji spalinowych, ale są dostosowane do współpracy z napędem elektrycznym. W niektórych odmianach silnik elektryczny jest zintegrowany ze skrzynią. Naprawy tych przekładni są bardzo problematyczne.

Nazwy w BMW i Mini



Nazwa handlowa nie zdradza rodzaju skrzyni.

- **Steptronic** jest wspólnym określeniem automatów umożliwiających ręczny wybór przełożeń.
- **Steptronic Sport** oznacza sportową wersję wyposażenia i oprogramowania skrzyni – zwykle z łopatkami, szybszą zmianą przełożeń i funkcją Launch Control. Nie informuje jednoznacznie o konstrukcji ani producencie przekładni.
- **M Steptronic** oznacza sportowo skonfigurowany klasyczny automat stosowany w nowszych modelach BMW M.
- **DCT** to ogólne określenie skrzyni dwusprzęgłowej. M DCT było nazwą 7-stopniowej przekładni dwusprzęgłowej stosowanej w starszych modelach BMW M.
- **Drivelogic** umożliwia regulowanie szybkości i charakteru zmiany biegów – nie jest osobnym rodzajem przekładni.

Po drążku nie poznasz skrzyni BMW



Po 2010 r. BMW coraz częściej stosowało elektroniczne wybieraki, które nie były mechanicznie połączone ze skrzynią. Takie same lub bardzo podobne drążki występowały z automatami ZF i Aisina oraz przekładniami dwusprzęgłowymi. Sam wygląd wybieraka nie pozwala więc ustalić rodzaju ani producenta skrzyni – trzeba znać dokładną wersję silnikową, rok produkcji i konfigurację napędu.

BMW serii 3 E90 › przebieg **415 tys. km** › rok prod.: **2007**
› szczegółowy raport z ostatnich **170 tys. km** › start: **245 tys. km (2013 r.)** › meta: **415 tys. km (2017 r.)**



Ponad 400 000 km w

Historia eksploatacji tego egzemplarza BMW 320d pochodzi co prawda sprzed 10 lat, ale wnioski, które z niej wynikają są nadal aktualne.

Przebieg ponad 400 000 km robi wrażenie, ponieważ w ogłoszeniach rzadko spotyka się takie pojazdy. W rzeczywistości nie jest niczym dziwnym i bardzo dużo aut z drugiej ręki już tyle przejechało, w szczególności jeśli chodzi o niemieckie diesle w wieku 10 lat i więcej.

Przypadek błękitnej serii 3 jest o tyle szczególny, że samochód pochodzi z polskiego salonu i był od nowości eksploatowany przez jednego właściciela, dzięki czemu prześledzenie jego szczegółowej historii nie stanowi problemu. W 2013 r. zamieściliśmy pierwszy raport z eksploatacji tego egzemplarza – wtedy przebieg zbliżał się do 250 000 km.

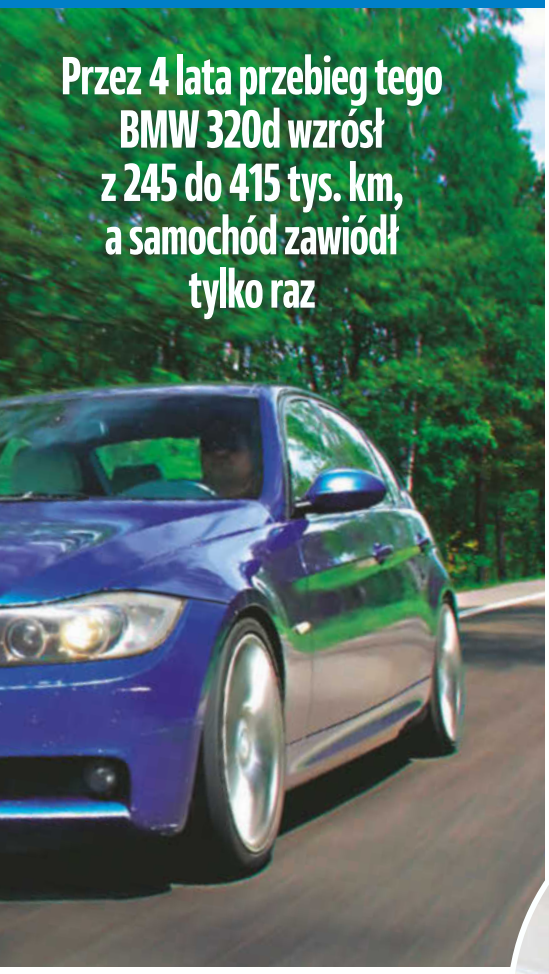
Okazuje się, że w pierwszej części działo się więcej niż w drugiej. Na dystansie od 0 do 245 000 km zdarzyło się kilka awarii, w tym uszkodzenie modułu komfortu, awaria czytnika DVD i silnika elektrycznego wspomagania kierownicy. Ze zderzaków zaczął schodzić lakier, a na jednym z błotników pojawił się bąbel rdzy. Nigdy jednak nie doszło do żadnego uszkodzenia mechanicznego związanego z układem napędowym, a podkreślamy, że ten samochód od nowości jeździ z programem tuningowym w silniku podnoszącym moc do prawie 200 KM. Dobrze zestrojony program nie wpływa w negatywny sposób na trwałość jednostki napędowej.

Żegnamy ASO

Właściciel narzekał przede wszystkim na bardzo wysokie ceny części oraz robocizny w ASO oraz odległe terminy przeglądów, jakie wyznacza stacja autoryzowana. W efekcie samochód dość szybko zaczął być serwisowany w niezależnym warsztacie. Dodajmy, że w obecnych czasach rzadko zdarza się, by nabywca nowego BMW jeździł nim 10 lat lub dłużej – zwykle klienci eksploatują swoje auta tyle czasu, ile trwa leasing, korzystając w tym okresie z tzw. pakietów serwisowych, czyli darmowych przeglądów w autoryzowanej stacji obsługi.

Po przekroczeniu 250 000 km samochód bezawaryjnie pokonywał kolejne kilometry, aż do przebiegu ok. 290 000 km – wówczas podczas badania technicznego okazało

Przez 4 lata przebieg tego BMW 320d wzrósł z 245 do 415 tys. km, a samochód zawiódł tylko raz



10 lat

Ocena stanu wnętrza

W kabinie najszybciej zużyła się kierownica, ale wcale nie chodzi tu o jej skórzany wieniec, tylko o plastik wokół obudowy airbagu – odpadła z niego gumowana powłoka, więc właściciel wymienił je na oryginalny element wykonany z Alcantary i pochodzący z katalogu BMW Performance. Tablica przyrządów nadal wygląda bardzo dobrze – przebiegu nie da się poznać po pokrętłach klimatyzacji czy świateł. Wciąż nie działa odtwarzacz DVD: zepsuł się po gwarancji, nigdy go nie naprawiono.





Przy 200 000 km gumowane pokrycie z kierownicy zaczęło się łuszczyć pod palcami. Wymieniono je na nowe z Alcantary.







Fotel był naprawiany po uszkodzeniach dokonanych przez złodzieja – mimo trzykrotnej poprawki w ASO nadal wygląda średnio.

200 czy 400 tys. km? Na pierwszy rzut oka mało kto to rozpozna. Potwierdza się teoria, że auto eksploatowane w trasach zużywa się bardzo mało. Plastiki są dobrej jakości i zostały solidnie spasowane.

się, że z powodu uszkodzonej osłony jeden z tylnych amortyzatorów został zepsuty przez brud i piach z drogi, tracąc skuteczność tłumienia. Można było wymienić tylko parę amortyzatorów tylnych, ale właściciel zdecydował się na nietypowy zabieg: zastąpił całe fabryczne zawieszenie gwintowanym zestawem KW wartym wówczas 5000 zł.

Wydawałoby się, że w połączeniu z 19-calowymi felgami samochód będzie niekomfortowy i twardy jak kamień. Nic bardziej mylnego – nie dość że „gwint" KW poprawił zachowanie auta w zakrętach, to podniósł także komfort jazdy. Brzmi to niewiarygodnie, ale także nasze wrażenia z jazdy próbnej

Silnik – ocena stanu po 415 tys. km

Wydawać by się mogło, że długotrwała eksploatacja w trasie przy dość wysokich obrotach nie będzie służyć dieslowi, ale jest wręcz odwrotnie. Właściciel zawsze dbał o nagrzanie i schłodzenie silnika, który przez większość czasu pracuje przy optymalnej temperaturze. Nie ma tu filtra cząstek stałych, więc jeden problem odpada. Zregenerowano tylko turbosprężarkę. Wciąż oryginalne są sprzęgło i koło zamachowe.

DANE TECH.	BMW
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	1995 cm^3
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	**163 KM**
Maks. moment obrotowy	**340 Nm**
OSIĄGI	
Prędkość maksymalna	225 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,3 s
Średnie zużycie paliwa	5,8 l/100 km



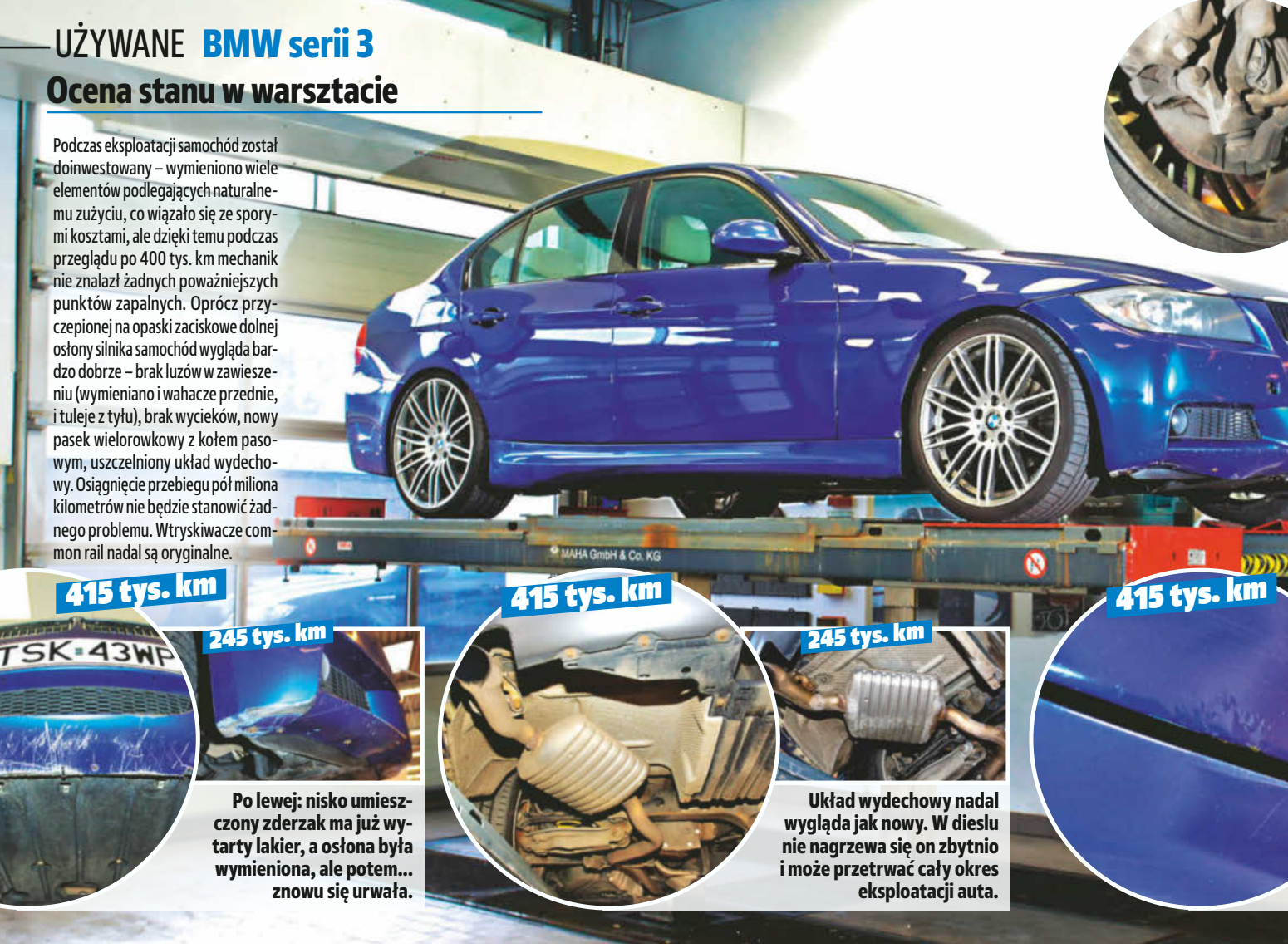
Dwulitrowy diesel to typ M47. Osławione „klapki" w kolektorze mają się dobrze – są trwalsze niż w poprzedniej serii 3.



Wiek widać tylko po tym, że skorodowały śruby pod maską. Nie ma wycieków, co najwyżej drobne zapocenia.

Ocena stanu w warsztacie

Podczas eksploatacji samochód został doinwestowany – wymieniono wiele elementów podlegających naturalnemu zużyciu, co wiązało się ze sporymi kosztami, ale dzięki temu podczas przeglądu po 400 tys. km mechanik nie znalazł żadnych poważniejszych punktów zapalnych. Oprócz przyczepionej na opaski zaciskowe dolnej osłony silnika samochód wygląda bardzo dobrze – brak luzów w zawieszeniu (wymieniano i wahacze przednie, i tuleje z tyłu), brak wycieków, nowy pasek wielorowkowy z kołem pasowym, uszczelniony układ wydechowy. Osiągnięcie przebiegu pół miliona kilometrów nie będzie stanowić żadnego problemu. Wtryskiwacze common rail nadal są oryginalne.



Po lewej: nisko umieszczony zderzak ma już wytarty lakier, a osłona była wymieniona, ale potem... znowu się urwała.

Układ wydechowy nadal wygląda jak nowy. W dieslu nie nagrzewa się on zbytnio i może przetrwać cały okres eksploatacji auta.

Jak zmieniła się sytuacja rynkowa?

Przez lata BMW serii 3 E90 było pożądanym, ale drogim samochodem. Sprzyjało to cofaniu liczników czy reanimowaniu aut po bardzo poważnych przejściach wypadkowych czy powodziowych. Mniej więcej 10 lat temu ceny ofertowe osiągnęły krytycznie niski poziom. Sprawiło to, że naprawy zaniedbanych lub poważnie uszkodzonych egzemplarzy przestały mieć ekonomiczne uzasadnienie – ich stan systematycznie się pogarszał. Jeżdżą one, dopóki zachowają mobilność i będą w stanie przejść badanie techniczne. Takie auta są obecnie wyceniane na 5-8 tys. zł. Dużo korzystniejszy scenariusz rynek napisał do dobrze utrzymanych „trójek" – w szczególności w atrakcyjnych konfiguracjach (np. z dodatkami z oferty BMW Individual), w mocnych wersjach silnikowych (330d, 330i czy 335i) oraz z nadwoziami coupe i coupe-cabrio. Ich ceny sięgają już 50-80 tys. zł po ujrzeniu wstępnego kosztorysu napraw. Na zupełnie innymi poziomie stoi M3. Ceny najlepiej utrzymanych egzemplarzy przekroczyły ćwierć miliona złotych, a najtańszy bilet wstępu za kierownicę auta klasy średniej z wolnossącym wysokoobrotowym 4.0 V8 to już wydatek rzędu 110-120 tys. zł. Nieźle utrzymane E90 z sześciocylindrowym silnikiem i dobrym wyposażeniem można kupić za 30-40 tys. zł. Owszem, można taniej, ale lepiej na wstępie dołożyć, niż gonić za okazją, a po pierwszej wizycie u mechanika złapać się za głowę



Największy potencjał kolekcjonerski ma wersja coupe, czyli BMW E92. Styliści poważnie podeszli do pracy – dwudrzwiowa wersja nie dzieli z sedanem nawet przednich lamp. Na jej bazie stworzono coupe-cabrio E93.

potwierdzają to: niebieski sedan lepiej tłumi krótkie nierówności na zawieszeniu gwintowanym.

Turboregeneracja

Podczas przeglądu przy przebiegu ok. 330 000 km stwierdzono wycieki w okolicy turbosprężarki. Zapadła decyzja, że nie warto czekać na awarię i lepiej dokonać zawczasu regeneracji turbo. Był to wydatek nieprzekraczający 2000 zł, i mimo skomplikowanej konstrukcji ze zmienną geometrią łopatek w turbinie warsztat poradził sobie świetnie – po 85 000 km od regeneracji turbo sprawuje się bez zarzutu. W podobnym czasie wymieniono także łożysko koła z przodu – trzeba przyznać, że ponad 300 000 km to dobry wynik, zarówno dla turbosprężarki, jak i łożyska.

Przymusowy postój

Raz tylko zdarzyło się, że samochód odmówił dalszej jazdy. Podczas podróży zapaliła się „choinka" kontrolek, po zgaszeniu silnika nie dawało się już go uruchomić – ale była to tylko usterka alternatora. Regeneracja kosztowała niecałe 1000 zł.

Po przekroczeniu 300 000 km zaczęły się jednak pewne problemy z elektroniką, których na razie nie udało się rozwiązać. Nie są zresztą zbyt palące: co jakiś czas na moment włącza się kontrola trakcji, powodując chwilowe „zduszenie" mocy przy większych prędkościach. Nie da się skasować inspekcji olejowej – wyświetlacz nie wskazuje przebiegu pozostałego do następnej wymiany, tak jak robił to wcześniej, lecz wciąż podaje wartość „zero". Podczas diagnostyki komputerowej na ekranie skanera raz pojawia się przebieg 415 000 km, a raz – 500 000 km, co jest o tyle dziwne, że samochód od nowości eksploatuje jeden kierowca i nie ma mowy, by cofano w nim licznik.

Chcemy zwrócić uwagę na to, że „brak poważnych usterek" w przypadku tego BMW nie oznacza wcale niskich kosztów eksploatacji.



Tuleje wahaczy z przodu i z tyłu były już wymienione. Całe zawieszenie to obecnie gwintowany zestaw marki KW.



W 2013 r. pokazywaliśmy bąbel rdzy na tylnym błotniku. W ciągu 4 lat powiększył się, ale dziury na wylot jeszcze nie ma.

Zestawienie kosztów 245 tys. km

1. OPŁATY	
Ubezpieczenie (łączna uśredniona składka roczna OC i AC) za okres 6 lat – 2007-2013, badanie techniczne x 2	19 000 zł

2. KOSZTY SERWISU

Data	Przebieg	Opis czynności	Koszt
10.2007	1300 km	Wymiana gwarancyjna modułu komfortu	–
11.2007	1900 km	Chiptuning w firmie Masters Tuning, podniesienie mocy silnika do 200 KM	1800 zł
04.2008	19 000 km	Serwis okresowy z wymianą oleju	1000 zł
10.2008	44 000 km	Serwis okresowy z wymianą oleju i klocków	1750 zł
05.2009	63 000 km	Przegląd ogólny + serwis okresowy	2100 zł
11.2009	85 000 km	Serwis okresowy z wymianą oleju	1100 zł
05.2010	111 000 km	Serwis okresowy z wymianą oleju i klocków oraz tarcz hamulcowych	2650 zł
09.2010	132 000 km	Wymiana silniczka blokady kierownicy	2000 zł
10.2010	133 000 km	Przegląd ogólny + serwis okresowy	2000 zł
03.2011	155 000 km	Serwis okresowy z wymianą oleju	1000 zł
08.2011	178 000 km	Przegląd ogólny + serwis okresowy	2100 zł
04.2012	199 000 km	Serwis okresowy z wymianą oleju, skasowanie błędów komputera	1400 zł
08.2012	221 000 km	Serwis okresowy z wymianą oleju i klocków oraz tarcz hamulcowych	2700 zł
01.2013	244 000 km	Serwis okresowy z wymianą oleju	1000 zł
–	–	Inne wydatki: żarówki, mycie, badania obowiązkowe (szacunkowo)	2200 zł
Suma wydatków z punktu 2.			24 800 zł

3. KOSZTY PALIWA	
Na dystansie 245 tys. km (średnie spalanie: 7,0 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 17 150 l, cena uśredniona: 5,00 zł za litr)	85 750 zł

PODSUMOWANIE KOSZTÓW	
Suma wydatków z pkt. 1, 2 i 3 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)	129 550 zł
Utrata wartości (zakup: 170 tys. zł, wartość w 2013 r.: 50 tys. zł)	120 000 zł
Łączny koszt na dystansie 245 tys. km	249 550 zł
Koszt 1 km bez utraty wartości	**0,53 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości	**1,02 zł**

Zestawienie kosztów 415 tys. km

1. OPŁATY	
Ubezpieczenie i badania techniczne w latach 2014-2017	5700 zł

2. KOSZTY SERWISU

Data	Przebieg	Opis czynności	Koszt
01.2014	265 000 km	Serwis okresowy, wymiana oleju, inne czynności eksploatacyjne	500 zł
06.2014	279 000 km	Montaż zawieszenia gwintowanego KW – sprężyny, amortyzatory z regulacją	5000 zł
11.2014	289 000 km	Przegląd okresowy, wymiana oleju	450 zł
06.2015	327 000 km	Regeneracja turbosprężarki – przy okazji wymiana oleju	1800 zł
10.2015	339 000 km	Duży przegląd: wymiana paska wielorowkowego, rolki kompresora klimatyzacji, koła pasowego na wale korbowym i tulei wahaczy w tylnym zawieszeniu	2250 zł
5.2016	357 000 km	Wymiana oleju i filtra powietrza	450 zł
11.2016	388 000 km	Duży przegląd, w tym: nowe poduszki silnika, końcówki drążków kierowniczych, obejmy wydechu, wahacze przednie, nowe ogumienie	4520 zł
05.2017	411 000 km	Wymiana oleju z filtrem	300 zł
Suma wydatków z punktu 2			15 270 zł

3. KOSZTY PALIWA	
Na dystansie 170 tys. km (średnie spalanie: 7,0 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 11 900 l, cena uśredniona: 4,40 zł za litr)	52 360 zł

PODSUMOWANIE KOSZTÓW	
Suma wydatków z pkt. 1, 2 i 3 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)	73 330 zł
Utrata wartości (wartość z 2013 r.: 50 tys. zł, obecnie: 28 tys. zł)	22 000 zł
Łączny koszt na dystansie 170 tys. km	95 330 zł
Koszt 1 km bez utraty wartości	**0,43 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości	**0,56 zł**

W ciągu kilku lat na fakturach z serwisu pojawiały się kwoty przekraczające nawet kilka tysięcy złotych, a chodzi o obsługę poza stacją autoryzowaną. Po prostu wiele rzeczy wymieniano, gdy tylko zaczęły wykazywać oznaki zużycia, a nie czekano, aż zupełnie się rozpadną.

Wymieniono m.in. przednie wahacze, koło pasowe na wale korbowym z tłumikiem drgań, drążki kierownicze czy poduszki pod silnikiem. Uszczelniono także zbiornik paliwa i układ wydechowy. Wszystko to kosztowało niemało pieniędzy w stosunku do wartości BMW, ale to właśnie dzięki „profilaktycznemu serwisowaniu" ten samochód jest tak niezawodny, choć oczywiście winduje to koszt przejechania jednego kilometra. Właściciel wlewał olej Motul i wymieniał go co 15 000 km – to też ma wpływ na trwałość silnika. Wątpliwe, żeby wysilone diesle, w których olej wymieniano dwukrotnie rzadziej, osiągnęły takie przebiegi.

TEKST: TYMON GRABOWSKI
ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI



PODSUMOWANIE

Opisywany egzemplarz to świetna ilustracja tego, że nowoczesne samochody mogą być bardzo trwałe i niezawodne pod warunkiem skrupulatnego serwisowania, które wcale nie jest tanie. Jeśli ktoś uważa, że czynności eksploatacyjne można ograniczyć do tankowania i przejechać 400 000 km bez awarii – srodze się rozczaruje. Zwracamy uwagę, że łączny koszt eksploatacji w drugiej części testu okazał się dwa razy mniejszy niż w pierwszej, ale praktycznie całą odpowiedzialność za ten fakt ponosi niższa utrata wartości – jest największa w pierwszych kilku latach użytkowania pojazdu.

BMW 318d GT › obecny przebieg: **197 tys. km** › rok produkcji: **2018**
› szczegółowy raport ze **186 tys. km** › start: **11 tys. km** › meta: **197 tys. km** › obecna wartość: **56 tys. zł**



Bez poprzednika, ale i bez

W poprzedniej dekadzie BMW powiększało gamę bez opamiętania. Sprawdzamy, jak spisał się komfortowy wariant „trójki” z dieslem, który miał być tym poprawionym.

Zaczęło się od „piątki” Gran Turismo z 2019 roku (oznaczenie F07). Stworzona do pokonywania długich tras z kompletem pasażerów, niezwykle komfortowa, oferująca przestronność serii 7 przy wymiarach serii 5. Zainteresowanie było spore, więc kilka lat później pojawił się odpowiednik na bazie serii 3.

Liftback nazwany również Gran Turismo ma wyraźnie dłuższy niż „zwykła” seria 3 rozstaw osi, wyżej poprowadzoną linię dachu. I większy niż kombi (Touring) bagażnik. To właśnie klientów rozważających tę ostatnią wersję miała przyciągnąć odmiana GT. Osoby, którym kombi kojarzyło się z typowo rodzinnym samochodem, stroniące również od SUV-ów.

Konkurencja wewnętrzna

Wraz z pojawieniem się serii 3 generacji F30 (to na niej bazuje F34, czyli 3 GT) BMW zmieniło nomenklaturę. Odtąd coupe i kabriolet stały się serią 4. Żeby sprawy skomplikować jeszcze bardziej, rok po 3 GT zadebiutowała seria 4 Gran Coupe. Czyli również pięciodrzwiowy liftback bazujący na serii 3. W przeciwieństwie do GT „czwórka” Gran Coupe miała jednak bardziej dynamiczny charakter niż zwykłe modele serii 3. Była niższa i nie grzeszyła przestronnością. W konsekwencji klienci mieli olbrzymi wybór. Jak to się skończyło? 3 GT nie doczekało się następcy, a seria 4 Gran Coupe jak najbardziej.

Ale najpoważniejszym rywalem w gamie było po prostu X3, bardziej uniwersalne, a również komfortowe. Z początku jednak 3 GT zdobyło sporo klientów. Szczególnie takich jak pan Wojciech – szukających auta do długich podróży. Nasz czytelnik rozważał zakup trzyletniego BMW serii 5, bo użytkowane dotąd E90 320d często okazywało się zbyt mało przestronne. W ostatnim okresie eksploatacji nie grzeszyło też niezawodnością.

Trwalszy?

Oferta na roczne 3 GT od dealera marki była bardzo ciekawa, tym bardziej że auto oferowano z pakietem serwisowym. Łyżką dziegciu było wyposażenie i jedynie wystarczający silnik. Podstawowa (po liftingu) 150-konna odmiana wysokoprężna oferuje przyjemny

O MODELU

BMW 3 GT (F34)
W produkcji: **2013-2020 r.**
Silniki benzynowe: **2.0-3.0 (184-326 KM)**
Silniki Diesla: **2.0-3.0 (143-313 KM)**



Sztywna tylna półka wyraźnie lepiej wycisza dźwięki płynące z tyłu niż roleta w „trójce” w wersji Touring.

km
197598

Sporo diesli w 3 GT ma rozsądne przebiegi, kosztowały podobnie do „benzyniaków”.

następcy

przebieg momentu obrotowego. Ale szczególnie na autostradach trochę jej brakuje do szczęścia. Sprawę w znacznym stopniu ratuje świetna 8-biegowa skrzynia automatyczna ZF. Jest szybka, gdy potrzeba i uchodzi za bardzo trwałą. Warunek jest jeden – zmiany oleju. Producent auta ich początkowo wcale nie zalecał, ale producent skrzyni jak najbardziej (co 80-100 tys. km).

Jednostka z rodziny B47 miała być według sprzedawcy z salonu BMW dużo trwalsza niż użytkowana w poprzednim aucie N47 z osławionym nietrwałym napędem rozrządu. Czas pokazał, że B47 cierpi na takie same problemy w tej materii. Faktycznie może następują później, choć po części to skutek częstszych wymian oleju przez wielu użytkowników, którzy słyszeli już o tych przypadłościach.

Nie tylko rozrząd

W tym wypadku usterki się nagromadziły. Silnik zaczął wyraźnie gorzej reagować, pracować nierówno. Przyczyną był nagar w kolektorze ssącym, w kanałach głowicy. Klapy w kolektorze od ilości nagaru aż się przycinały, wymieniono go na regenerowany. W serwisującej auto firmie zwrócono też uwagę na hałas z okolic napędu rozrządu. Po demontażu pokrywy zaworów ukazał się luz łańcucha. Niestety tak jak w poprzedniku i tutaj napęd rozrządu pracuje od strony grodzi. Co to oznacza w praktyce? Kosztowną

Ocena wnętrza i jakości wykończenia



KLASYKA Z BAWARII. Wysoka jakość, wszystko na swoim miejscu. Wygodny system iDrive.

Wrażenie robi trwałość materiałów, zarówno plastików, jak i tapicerki. To auto w podstawowej wersji, dlatego kabina nie robi szczególnie dużego wrażenia. Siedzi się tutaj sporo wyżej niż w innych „trójkach”, ale fotel jest umieszczony nisko. Wyglądające na dość płaskie fotele sprawdzają się dobrze w trasach, nie mają zbyt krótkich siedzisk. Z tyłu jest naprawdę dużo miejsca na nogi. Jednak według pasażerów kanapa mogłaby być wyraźnie bardziej miękka. Szkoda, że pod podłogą bagażnika nie znalazło się (choćby opcjonalnie) miejsce na koło dojazdowe. Podczas szybkiej jazdy jest dość cicho, ale sporo zmienia się, gdy wieje mocny wiatr, szczególnie z boku.



PODSTAWOWE FOTELE wyglądają skromnie, ale są całkiem wygodne.



GŁĘBOKI BAGAŻNIK mieści 520 l, w wersji Touring serii 3 jedynie 495 l.



MIEJSCA JEST DUŻO, szkoda, że kanapa jest trochę zbyt twarda.

Wygoda przede wszystkim. Obsługa na piątkę. Wyższe odmiany wyglądają wyraźnie lepiej. **ocena: 5/5**

Ocena silnika, dynamiki i zużycia paliwa

Podstawowy diesel to propozycja dla jeżdżących raczej spokojnie. W tym egzemplarzu przy ok. 100 tys. km podniesiono moc za pomocą chiptuningu. Wynosi ona 184 KM, a moment obrotowy wzrósł do 390 Nm. Takie parametry właścicielowi wystarczają w zupełności, a bardziej wymagający znajdą liczne mocniejsze odmiany 3 GT. Spalanie w trasie potrafi być bardzo niskie, wyniki poniżej 6 l/100 km auto osiąga bez wysiłku. A nawet podczas bardzo szybkiej jazdy pozostaje rozsądne. W mieście bywa różnie, ale i tak lepiej niż w wielu porównywalnych dieslach w autach klasy średniej.



NAPĘD ROZRZĄDU jest od strony grodzi. To mocno podnosi koszty.

DANE TECHNICZNE	318d
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	1995 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	150 KM/4000
Maks. moment obrotowy	320 Nm/1500
OSIĄGI*	
Prędkość maksymalna	210 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,2 s
Średnie zużycie paliwa	4,5 l/100 km

* dane fabryczne

Niskie spalanie, ale lepiej szukać odmiany 320d. Kultura pracy zimnego silnika jest przeciętna. **ocena: 4/5**

Przegląd w serwisie – ocena mechanika

Bardzo wysoką ocenę przyznajemy nadwoziu BMW w kwestii zabezpieczenia przed korozją. Nawet stalowe elementy układu jezdnego są od niej zupełnie wolne (poza połączeniami gwintowanymi). Niezbyt dobrze, jak na diesla, prezentuje się układ wydechowy, szczególnie spory tłumik. Zawieszenie nie ma żadnych luzów. Nie znaleźliśmy też wycieków z jednostki napędowej. Niestety widać spore zapocenie na orurowaniu intercoolera. Trzeba sprawdzić stan odmy i turbosprężarki.



Śruby tylnych wahaczy powinny jeszcze dać się odkręcić. Stan płyty podłogowej miło zaskakuje. Konkurencjo – bierz przykład.



TYLNE ZAWIESZENIE wielowahaczowe jest wciąż oryginalne. Osłony mają sens, bo korozji nie widać.



WYDECH wytrzyma jeszcze sporo, ale BMW przyzwyczaiło nas przez lata do wyższej jakości w tej dziedzinie.



Z PRZODU wymieniano pojedyncze tuleje wahaczy. Aluminiowe elementy nie należą do szczególnie tanich.



ZAKAMARKI płyty podłogowej nie noszą najmniejszych śladów korozji. Właściciel ani razu nie mył podwozia.



ZAOLEJONE PRZEWODY sugerują, że warto sprawdzić stan odmy, turbosprężarki. Ta ostatnia nadal pracuje cicho.

Może seria 3 ma skomplikowaną konstrukcję, rozbudowane aluminiowe zawieszenie i niezbyt trwały napęd rozrządu. Ale przynajmniej jeszcze przez dłuższy czas nie trzeba będzie się tutaj martwić korozją (a walka z nią stała się kosztowna). **ocena: 4/5**

konieczność demontażu skrzyni, żeby się do niego dostać (najdrożej jest w autach z napędem xDrive).

W tym przypadku olej wymieniano jednak dość często, a sam łańcuch nie był znacząco rozciągnięty. Przyczyną hałasów był zużyty lub wadliwy napinacz. Doszło do tego, że aż ukruszyła się część jednego ślizgu łańcucha. O dziwo po demontażu miski okazało się, że panewki są w świetnym stanie. To w całej tej sytuacji spore pocieszenie, bo właściciel był już gotowy na to, że je też trzeba będzie wymienić.

Niestety nagar w silnikach B47 jest problemem powszechnym i za bardzo nie ma na to recepty. Najlepsze, co można zrobić, to szybko reagować na niepokojące objawy i dbać o stan odmy. Na pocieszenie możemy dodać, że problemy z opiłkowaniem pompy wtryskowej w B47 są bardzo rzadkie, szczególnie porównując ten silnik do starszego N47.

Inną przypadłością, która dotknęła również to 3 GT, jest wyciek oleju napędowego przez czujnik temperatury w układzie paliwowym. Nie brzmi to na pozór zbyt groźnie, ale w praktyce paliwo dostaje się do wiązki. Pierwsze sygnały o problemie to dziwne błędy. Jeśli nie ma się szczęścia i nie odda auta szybko do specjalisty, często słychać, że kończy się to uszkodzeniem komputera sterującego silnikiem. Koszty jego naprawy to od 2,5-3 tys. zł wzwyż.

W trasie jak w domu

Usterki 3 GT potrafią być kosztowne. Dodatkowo w autach z napędem xDrive wydatki generuje też sama skrzynia rozdzielcza. Ale trzeba przyznać, że BMW spełniło obietnicę. W ciągu sześciu lat eksploatacji ta „trójka" GT okazała się być doskonałym kompanem w długich trasach. Różnica w komforcie w stosunku do zwykłej serii 3 jest duża. A jeszcze większa w kwestii przestronności kabiny. Do tego wysoko oceniamy zabezpieczenie antykorozyjne BMW.

Dwulitrowy diesel pasuje do Gran Turismo, choć namawiamy do mocniejszych jego odmian. A w kosztach eksploatacji trzeba po prostu zarezerwować odpowiednią kwotę na wymianę napędu rozrządu. Koniecznie należy upewnić się też, że auto ma wymienioną chłodniczkę EGR w ramach akcji serwisowej (były one przyczyną pożarów).

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Rywale rynkowi



AUDI A5 SPORTBACK F5 **2016-2024 r.**
Ceny: **od 69 tys. zł**

„Czterodrzwiowe coupe" (formalnie to liftback jak 3 GT) bardziej konkurowało z 4 Gran Coupe niż GT. Nie jest to auto tak skoncentrowane na komforcie jak 3 GT, jest bardziej zwarte na drodze. A5 ma również dużą paletę silników. Dwulitrowe diesle są mniej awaryjne niż w te BMW, koszty utrzymania mogą być niższe. Silniki 2.0 TFSI też są już tutaj udane. Ale większe koszty mogą generować skrzynie S tronic po latach.



BMW X3 F25 **2010-2017 r.**
Ceny: **od 35 tys. zł**

Szukający wysokiego komfortu w BMW, ale też sporej uniwersalności, mogą zamiast 3 GT spojrzeć również w stronę X3. Jest o 17 cm krótsze, ale ma minimalnie większy bagażnik. Miejsca na nogi z tyłu jest odrobinę mniej, jednak do X3 łatwiej się wsiada i oferuje ono więcej przestrzeni nad głowami w drugim rzędzie. Oczywiście więcej X3 ma napęd 4x4, plusem może okazać się też prześwit. Usterki są podobne co w 3 GT.



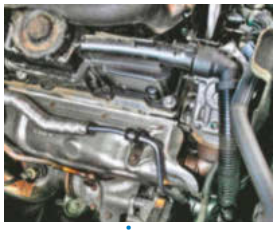
3 GT przechyla się trochę bardziej niż „zwykłe trójki". Ale komfort jest wysoki, a do stabilności nie można mieć zastrzeżeń.

Ocena trwałości podzespołów, typowe usterki

Napęd rozrządu w jednostkach z serii B miał być lepszy niż w starszych N. Może faktycznie wytrzymuje więcej, ale na pewno nie tyle, ile oczekiwali użytkownicy. Poza tym zajmowano się tutaj problemem nagaru, kolektor ssący był tak zanieczyszczony, że trzeba było go wymienić. Ale problemów nie sprawił układ wtryskowy. Nie było też żadnych poważnych wycieków z silnika. Skrzynie 8HP są bardzo trwałe. Zawieszenie również zdało egzamin w tej kwestii.



CHŁODNICZKA układu EGR była w ramach kampanii wymieniona w tym aucie dwa razy.



TURBOSPRĘŻARKA może puszczać już trochę oleju.



AUTOMATYCZNA SKRZYNIA ZF pracuje jak nowa. Olej zmieniano dwukrotnie.



DYFERENCJAŁ też miał zmieniany olej. Tu nie było problemów, ale czasami dyferencjały zaczynają wyć. Sporo firm je regeneruje.

Z tym, że trzeba będzie wymienić napęd rozrządu, trzeba się pogodzić. Reszta wypada nieźle. **ocena: 2/5**

Co jest udanym pomysłem, a co irytuje?

TO NAM SIĘ PODOBA:

- Niezależnie od prędkości 3 GT prowadzi się bardzo pewnie
- Świetna praca skrzyni

TO SIĘ NAM NIE PODOBA:

- Problemy z trakcją w zimie (mimo porządnych opon)
- Wyraźnie większa podatność na boczny wiatr niż „klasycznej" serii 3



Bezramkowe szyby w drzwiach nawet na autostradach nie są źródłem hałasu. Chyba że jest silny wiatr, wówczas sytuacja się zmienia.

Napęd xDrive nie jest niezawodny, ale wielu go doceni. Świetne auto do podróżowania. **ocena: 4/5**

Sytuacja rynkowa, utrata wartości

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE (W ZŁ)

CENY	NA CO MOŻNA LICZYĆ?
38 000-45 000	Często niezarejestrowane 3 GT u handlarzy. Wczesne diesle, nie zawsze duże przebiegi.
57 000-65 000	Krajowe 318d z przebiegiem 150 tys. km z 2016 roku lub sprowadzone 328i z xDrive.
85 000-95 000	Roczniki 2018-2020, zdarzają się auta wciąż serwisowane w ASO. Sporo odmian 320i.

Jedynie 1/3 ofert tego modelu to auta krajowe, a zaledwie 25% sprzedawanych 3 GT ma silniki benzynowe (prawie zawsze 2.0). Tylko kilkanaście procent egzemplarzy ma skrzynie manualne, dużo łatwiej o napęd xDrive. Benzynowe odmiany po liftingu są bardziej cenione (silniki B48).

Zainteresowanie jest przeciętne, niższe niż zwykłą „trójką". Sporo tańszych aut skrywa usterki. **ocena: 3/5**

Zestawienie kosztów

1. OPŁATY

Ubezpieczenie w latach 2019-2025	**23 000 zł**

2. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNOŚCI SERWISOWE

Data	Przebieg	Opis czynności	Koszt
04.2021	79 000 km	W ramach akcji serwisowej wymieniono chłodniczkę EGR.	0 zł
10.2021	88 000 km	U niezależnego specjalisty wymieniono olej w skrzyni automatycznej (wraz z filtrem).	1700 zł
06.2022	110 000 km	Tryb awaryjny. W ASO wymieniono w ramach przedłużonej gwarancji czujnik tlenków azotu, aktualizacja oprogramowania.	0 zł
10.2023	155 000 km	Ponowne zaproszenie na wymianę zaworu EGR do ASO. Przy tej okazji wykonano również (już odpłatnie) wypalanie układu DPF i wymieniono olej (środek smarny dostarczył właściciel).	1660 zł
01.2024	161 000 km	Przez nieszczelny czujnik temperatury na przewodzie paliwowym ropa dostała się do wiązki. Na szczęście nie uszkodziła komputera sterującego. Wymiana czujnika i części wiązki.	2700 zł
11.2024	179 000 km	Nierówna praca silnika. Kolektor ssący okazał się bardzo zalepiony nagarem, ciężko pracowały klapy wirowe. Zlecono czyszczenie kanałów w głowicy, wymianę kolektora na regenerowany, serwis olejowy. Jednak od początku wyspecjalizowany w BMW serwis zwracał uwagę na niepokojące dźwięki z okolic napędu rozrządu. Po demontażu pokrywy zaworów okazało się, że łańcuch ma spory luz. Ale nie z powodu rozciągnięcia, a zużycia (lub usterki) napinacza, uszkodzony był też jeden ze ślizgów. Sama wymiana napędu rozrządu wraz z wymianą oleju, uszczelki pokrywy zaworów i uszczelek wtryskiwaczy kosztowałaby ok. 6500-7000 zł.	9400 zł
Suma wydatków z punktu 2.			**15 460 zł**

3. KOSZT POZOSTAŁYCH CZYNNOŚCI SERWISOWYCH

Wymian oleju dokonywano co 15 tys. km (po wymianie napędu rozrządu co mniej niż 10 tys. km). Drugiej wymiany oleju w skrzyni automatycznej dokonano przy 165 tys. km (kosztowała 1800 zł). W przednich wahaczach wymieniono dwie tuleje, zamontowano też nowe amortyzatory na tej osi. Dwa razy wymieniano przednie i, co ciekawe, również tylne tarcze hamulcowe. Demontowano też w celu czyszczenia filtr cząstek stałych.	**43 800 zł**

4. KOSZTY PALIWA

Na dystansie 197 tys. km średnie spalanie wyniosło 7,0 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 13 790 l ON, cena uśredniona 5,60 za litr ON.	**77 224 zł**

PODSUMOWANIE KOSZTÓW

Suma wydatków z pkt. 1, 2, 3 oraz 4 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)	**159 484 zł**
Utrata wartości (zakup: 138 tys. zł*, obecna wartość: 56 tys. zł)	**82 000 zł**
Łączny koszt na dystansie 197 tys. km	**241 484 zł**
Koszt 1 km bez utraty wartości	**0,81 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości**	**1,23 zł**

* w cenie auta był pakiet serwisowy; ** inne samochody: Peugeot Partner 1.6 HDi – 0,77 zł, Mercedes S 350 BlueTEC – 1,56 zł, Subaru Impreza XV 2.0 – 1,51 zł



m motor PODSUMOWANIE

3 GT przegrało z SUV-ami, przegrało też z dużo mniej praktycznymi „4-drzwiowymi coupe", takimi jak A5 Spoprtback czy 4 Gran Coupe. Jednak spełniło obietnice producenta – to świetne auto do dalekich podróży, funkcjonalniejsze niż seria 3 Touring. A przede wszystkim przestronniejsze, będzie tu lepiej wysokim, łatwiej wkłada się w nim dzieci do fotelików. Niezależnie od wersji silnikowej utrzymanie 3 Gran Turismo nie będzie jednak tanie.

nasza ocena: 3/5

BMW X6 xDrive50i › obecny przebieg: **108 tys. km** › rok produkcji: **2013** › szczegółowy raport ze **108 tys. km** › start: **0 km** › meta: **108 tys. km** › obecna wartość: **80 tys. zł**



To X6 nigdy nie jeździło dużo. Ale i tak silnik V8 biturbo dał popalić właścicielowi.

O MODELU

BMW X6 (E71)
W produkcji: **2008-2014 r.**
Silniki benzynowe: **3.0-4.4 (306-555 KM)**
Silniki Diesla: **3.0 (235-381 KM)**

Koszty, od których robi

Osiem cylindrów oraz dwie turbosprężarki są gwarancją doskonałych osiągów. Pod tym względem X6 nie zawiodło. Ale trwałość silnika to już inna historia.

Ciężko w to uwierzyć, ale historia X6 zaczęła się ponad 20 lat temu, w 2003 roku. Prace nad SUV-em z nadwoziem w stylu „czterodrzwiowego coupe" prowadzono przy okazji przygotowywania drugiej generacji X5. Monachijczycy od dekad szukają nowych nisz, prezentują modele, które ciężko przypisać do poszczególnych klas. A pomysł na zupełnie inne podejście do SUV-a był z nimi od dawna. Już w 1995 roku prezentowali koncept Z18 czyli pomieszanie SUV-a z roadsterem. Ale pierwsze X6 zjechały z taśmy fabrycznej w USA (tam model produkowano) w 2008 roku. Auto z miejsca zostało okrzyknięte kontrowersyjnym i z miejsca odniosło sukces. A BMW szło za ciosem i w 2009 roku wprowadziło do gamy 555-konną odmianę X6 M. Wyraźnie mocniejszą niż najszybsza ówcześnie wersja Porsche Cayenne.

Słabsza, bardzo szybka

Odmianę X6 M rozważał właściciel opisywanego egzemplarza. Jednak po przejażdżce wersją 50i doszedł do wniosku, że ponad 400-konny silnik wystarczy w zupełności. Tym bardziej że X6 M było znacząco droższe od i tak kosztującego fortunę X6 50i.

Zresztą słabszą wersję napędza bazująca na tej samej architekturze jednostka N63B44. Tak samo jak w pracującym w wersji M silniku S63B44 także tutaj dwie turbosprężarki upchnięto pomiędzy rozwartymi głowicami. Teoretycznie ma to szereg zalet. Pozwala oszczędzać miejsce w komorze silnika. Krótsza jest droga gazów spalinowych do turbosprężarek, dzięki czemu szybciej one reagują, są sprawniejsze. I wydajniejsze, według inżynierów dzięki takiej konfiguracji z silnika można wycisnąć więcej. I wreszcie według producentów taka konfiguracja pozwala na lepsze „zarządzanie temperaturą". Tyle teorii, bo w praktyce tę ostatnią cechę łatwo podważyć.

Czy to normalne?

Po kilku tygodniach jazdy właściciel białego X6 udał się do ASO z pytaniem, czy to w porządku, że po jeździe czuć bardzo wysoką temperaturę buchającą spod maski auta. BMW sprawdzono, stwierdzono, że wszystko jest w porządku



Klasyczny już układ iDrive jest prosty i przyjemny w sterowaniu. Ale czasami dotykowe ekrany są szybsze.

się gorąco

i poinformowano właściciela, że po prostu „ten typ tak ma". Rzeczywiście nigdy nie było problemu z rosnącą ponad normę temperaturą cieczy chłodzącej czy komunikatów o zbyt wysokiej temperaturze oleju. Ale miało to długofalowe skutki.

Warto dodać, że o problemach jednostek N63 było już słychać od lat. Jednak od 2011 silnik miał być poprawiony. Niestety, w tym wypadku dość szybko pojawiły się problemy ze sporą konsumpcją oleju. Tyle że wszystko mieściło się w fabrycznych normach. Jednak ciężko było twierdzić, że problemu nie ma, bo od ok. 40 tys. km przebiegu X6 kopciło (czasami wydawało się, że na czarno, kiedy indziej, że bardziej na niebiesko). Tutaj warto zaznaczyć, że ASO, z którego usług korzystał właściciel auta, zachowywało się wzorcowo. Gdy w samochodzie w czasie jazdy zaczął być wyczuwalny zapach oleju (sączył się on na kolektor), zdecydowano o demontażu jednostki. Za winne problemu uznano turbosprężarki. Ale zajęto się też głowicami.

Naprawa po naprawie

Niestety problem nie zniknął, silnik wciąż domagał się częstych dolewek oleju. Właściciel już wówczas sporo sam dowiedział się na temat awaryjności jednostek N63 i sugerował serwisowi, że problemem nie są głowice, turbosprężarki, a pierścienie tłokowe przepuszczające olej. Do tego szczególnie



PRZEJRZYSTOŚĆ i doskonałe materiały. Nawet dużych przebiegów tutaj nie widać.

Ocena wnętrza i jakości wykończenia

Wykończenie kabiny jest świetne, według wielu użytkowników lepsze niż w nowszych BMW. Obsługa także zasługuje na słowa uznania. Właściciel jeździ też znacznie młodszym autem i zdecydowanie woli fizyczne przyciski na panelu klimatyzacji niż sterowanie za pomocą ekranu dotykowego. Za to widoczność tutaj kuleje. Bez kamery cofania X6 jest bardzo uciążliwe, na szczęście należy do wyposażenia. Mimo kształtu nadwozia z tyłu jest dużo miejsca, również nad głowami. Dach ma wybrzuszenia, dzięki którym nawet wysocy nie będą narzekać. Jedyna wpadka – skrzypiące stelaże foteli. Naprawiano je na gwarancji, ale później problem niestety powrócił.



NAJWYŻSZA KLASA. Możliwości regulacji foteli są ogromne.



WYSOKA KRAWĘDŹ ZAŁADUNKU, pojemność dość spora – 570 litrów.



PŁASKA PODŁOGA to spory plus, kanapa ma bardzo długie siedzisko.

Całkiem spora kabina, wygoda na piątkę. Oryginalny styl nie odebrał X6 wiele z praktyczności. **ocena: 5/5**

Ocena silnika, dynamiki i zużycia paliwa

Jeśli skupić się jedynie na samych osiągach, brzmieniu, przyjemności z jazdy, to jednostka N63B44 zasługuje na piątkę. Gdy dodamy kwestie zużycia paliwa, ocena wyraźnie spadnie. Ale to nadal byłyby rozważania jedynie teoretyczne. Bo w praktyce potężne, podwójnie doładowane V8 ma dużo poważnych problemów. Po części winni się za to konstrukcję – pomiędzy rozwartymi głowicami umieszczono turbosprężarki, które generują mnóstwo ciepła. Tyle że inni producenci też zaczęli stosować to rozwiązanie i o takich problemach nie słychać. Trzeba tu bardzo dbać o układ chłodzenia.



SILNIK V8 do większości napraw wymaga demontażu z komory.

DANE TECHNICZNE	50i
Silnik	benz., biturbo
Pojemność skokowa	4395 cm^3
Układ cylindrów/zawory	V8/32
Moc maksymalna	408 KM/5500
Maks. moment obrotowy	600 Nm/1750
OSIĄGI*	
Prędkość maksymalna	250 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	5,4 s
Średnie zużycie paliwa	12,5-12,9 l/100 km

* dane fabryczne

Z kosztami właściciel się liczył, ale wynikającymi ze znacznego spalania, a nie licznych usterek. **ocena: 2/5**

Przegląd w serwisie – ocena mechanika

Dobre zabezpieczenie przed korozją, ale jak w wielu autach słabo wyglądają śruby wahaczy oraz mocowania przewodów hamulcowych. Zauważyliśmy wyciek z siłownika tylnego stabilizatora (auto ma aktywny układ Dynamic Drive). Jest w kraju kilku speców zajmujących się tym rozwiązaniem. Pod maską w paru miejscach widać też zapocenia. To wszystko pomimo faktu, że zaledwie 11 tys. km temu silnik uszczelniano. Mimo sporej średnicy felg i opon o niskim profilu trwałe jest zawieszenie.



Przewody hamulcowe wyglądają dobrze. Ale ich mocowania oraz łączenia już niekoniecznie.

Przez pewien czas auto miało problemy z kilkoma modułami, paliło bezpieczniki. Winna problemu okazała się temperatura pod maską.


HAMULCE są potężne, problemy z nimi były jedynie na początku, gdy pokrzywiły się tarcze.


AKTYWNE STABILIZATORY działają świetnie, ale nie jest to system bezawaryjny. Tutaj widać wyciek z siłownika.


KOROZJA na podwoziu X6 praktycznie się nie pojawiła, ale śruby zawieszenia będą już ciężkie do odkręcenia.


TEMPERATURY pod maską tej odmiany sprawiają, że bardzo często dochodzi do wycieków oleju czy zapoceń.


AKTYWNE ZAWIESZENIE nie sprawiło kłopotów. Amortyzatory do układu VDC występują też jako zamienniki.

Bez problemów z blachą, zawieszenie wciąż jest w świetnej kondycji. Ale zapocenia jednostki napędowej niepokoją, a nieszczelność siłowników stabilizatorów to kolejne potencjalne koszty. Za to żadnych problemów z układem napędu xDrive.

ocena: 3/5

wczesne silniki N63 miały awaryjne wtryskiwacze, które potrafiły podawać zbyt duże dawki paliwa. Nie było ono do końca spalane i przyczyniało się do zmywania filmu olejowego ze ścian cylindrów.

Finalnie zdemontowano silnik i już po zdjęciu miski było wiadomo, że nie jest dobrze. Nawet sam kolor oleju sugerował problemy. Przytarte były panewki, po dalszej rozbiórce okazało się, że uszkodzone są też pierścienie tłokowe oraz wtryskiwacze (były oryginalne, przy poprzednio wykonanym remoncie głowic ich nie wymieniono). Finalnie zdecydowano o wymianie jednostki napędowej wraz z częścią osprzętu. Zamontowano też nowe turbosprężarki. Uszkodzone okazały się być też katalizatory (przy tak dużym zużyciu oleju to częsty problem). Właściciel pocieszał się tym, że przynajmniej wszystko wykonano w ramach gwarancji.

Po wymianie silnika sytuacja była bez porównania lepsza. Zużycie oleju z początku w ogóle nie występowało. Z czasem potężny silnik znowu zaczął konsumować trochę oleju, ale wciąż jest daleki od problemów, jakie miał wcześniej. Jednak właściciel jeszcze bardziej dba o częste wymiany środka smarnego, jego poziom. Ale i tak temperatury, jakie panują pod maską, są degradujące dla samego silnika i osprzętu – aktualnie znowu pojawiło się sporo zapoceń.

Kwestia konstrukcji

Oczywiście wszystkie te problemy mogłyby sugerować, że właściciel tego X6 przyczynia się do kłopotów jednostki napędowej, wykorzystując bezlitośnie 408-konny silnik. Ale nigdy tak nie było, nawet podczas podróży autostradami to X6 nie okupowało cały czas lewego pasa. A przede wszystkim od nowości było zawsze spokojnie rozgrzewane i chłodzone po dłuższej jeździe. Zresztą dokładnie takie same problemy mieli użytkownicy innych BMW z tą jednostką napędową.

Awaryjność silnika mocno przekłada się w tym wypadku na wartość samochodu. Przyjęta przez nas kwota jest jedynie teoretyczna. Bo w praktyce kupujący omijają BMW z silnikami N63 szerokim łukiem. Nawet zadbane egzemplarze, z wymienionymi czy wyremontowanymi silnikami.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Rywale rynkowi



INFINITI FX/QX70 2008-2019 r.
Ceny: od 39 tys. zł

SUV Infiniti był w pewnym okresie oferowany w Europie, ale sporo egzemplarzy trafiło tu z prywatnego importu z USA. Z rynku europejskiego pochodzą diesle, ale po latach bardziej warte uwagi są benzynowe V6 3.7 i V8 5.0. Obie jednostki są wolnossące, trwałe, a druga z nich niesamowicie brzmi. Wnętrze Infiniti przyjemnie wykończono, ale nie grzeszy przestronnością z tyłu. Dość twarde zawieszenie.



PORSCHE CAYENNE 2010-2017 r.
Ceny: od 59 tys. zł

Spory wybór na rynku, niższa awaryjność niż w przypadku benzynowych odmian opisywanej generacji BMW X6. Cayenne ma doskonały układ przeniesienia napędu (ale psują się skrzynie rozdzielcze), wiele ma pneumatyczne zawieszenie, bardzo wysoka jest jakość wykończenia kabin. Ale tu nie ma okazji, a od zaniedbanych egzemplarzy lepiej się trzymać jak najdalej, bo w serwisach sporo dopłaca się za markę.



Stabilność jest wzorcowa, ale X6 w żaden sposób nie jest w stanie ukryć swojej (znacznej) masy. Na kiepskich drogach komfort wyraźnie spada.

Ocena trwałości podzespołów, typowe usterki

Przebieg nie jest duży, więc skrzynia biegów wciąż działa doskonale. Tym bardziej że dwa razy zmieniano w niej olej z filtrem. Nie było problemów ze skrzynią rozdzielczą xDrive. Wymienić trzeba było za to wał napędowy. Dokładną historię wymiany i napraw silników można znaleźć w tabeli z zestawieniem kosztów. Gigantyczne temperatury, jakie generuje jednostka napędowa, wpływają na uszczelnienia, przewody (np. chłodnicze), a nawet układ elektryczny.



UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU jest bardzo wrażliwy na nieprawidłowy rozmiar opon.



AUTOMAT X6 okazuje się szybki i bezawaryjny.



WAŁ NAPĘDOWY ma tutaj ciężką pracę. Z powodu drgań go wymieniano.



TURBOSPRĘŻARKI pomiędzy głowicami mają dodatkowe chłodzenie cieczą. Ale i tak generują mordercze dla silnika temperatury.

Gdyby nie awaryjny silnik, X6 wypadłoby naprawdę nieźle. Kluczowe jest tu słowo „gdyby”. **ocena: 1/5**

Co jest udanym pomysłem, a co irytuje?

TO NAM SIĘ PODOBA:

- Wygodna obsługa multimediów, tablicy przyrządów
- Świetna praca skrzyni

TO SIĘ NAM NIE PODOBA:

- Niski komfort jazdy na zalecanych oponach run-flat
- Nerwowe zachowanie w kolejnach, jadąc nimi, lepiej nigdy nie puszczać kierownicy



Ogumienie X6 jest tak szerokie, że nawet na najwyższej klasy oponach i mimo napędu na obie osie w deszczu trzeba być ostrożnym.

Konkurent od Porsche potrafi być bardziej komfortowy. Za to funkcjonalność X6 miło zaskakuje. **ocena: 3/5**

Sytuacja rynkowa, utrata wartości

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE (W ZŁ)

CENY	NA CO MOŻNA LICZYĆ?
40 000-50 000	Wczesne diesle z przebiegami czasami 300 czy nawet 400 tys. km. Zdarzają się 35i.
60 000-70 000	Przebiegi także są spore, ale auta często doinwestowane. Roczniki 2009-2011. Są też 50i.
85 000-95 000	X6 z końca produkcji, zdarzają się krajowe z fakturą VAT, dość często to wersje 40d.

90% X6 tej generacji to diesle. Popyt na te auta bardzo spadł ze względu na ich wiek, rosnące koszty serwisowania, ale też pojawiła się spora konkurencja z podobnymi nadwoziami. Warto dokładnie studiować oferty, bo dużo egzemplarzy kosztowne naprawy ma już za sobą.

To rynek kupujących, koszty serwisowania wielu dzisiaj odstraszają. O benzynowe X6 trudno. **ocena: 3/5**

Zestawienie kosztów

1. OPŁATY

Ubezpieczenie w latach 2013-2025	**36 000 zł**

2. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNOŚCI SERWISOWE

Data	Przebieg	Opis czynności	Koszt
02.2014	10 200 km	Pierwsza wymiana oleju silnikowego (na życzenie właściciela), trzeba było też wymienić przednie tarcze (pokrzywiły się) i klocki hamulcowe. Nie uznano tego za usterkę.	3800 zł
03.3017	43 400 km	Silnik spalał ok. 1 litra oleju na 1000 km, kopcił na czarno. ASO zdecydowało o regeneracji głowic oraz o wymianie turbosprężarek. To te ostatnie uznano za winne problemu. Przy okazji naprawy okazało się, że stopione są też dwa przewody układu chłodzenia. Całość naprawiono w ramach pięcioletniej gwarancji.	0 zł*
12.2017	51 000 km	Po naprawie silnik nadal spalał duże ilości oleju. Z czasem pojawiły się też sporadyczne problemy z rozruchem ciepłego silnika, zauważono metaliczny osad w oleju. Jednostkę rozłożono. Uszkodzone były pierścienie tłokowe, przytarte panewki korbowodowe, uszkodzone wtryskiwacze i katalizatory. Finalnie wymieniono kompletną jednostkę napędową wraz z turbosprężarkami, katalizatory, chłodnicę. Na życzenie klienta wymieniono też olej w dyferencjałach i skrzyni biegów, tylko za to i kilka drobnych usług płacił właściciel.	4200 zł
07.2019	68 000 km	Regeneracja pompy układu Dynamic Drive (aktywnych stabilizatorów) w specjalistycznym nieautoryzowanym serwisie.	2600 zł
12.2023	97 000 km	Podczas przeglądu okazało się, że poprawnie nie działają wtryskiwacze (komplet nowych kosztował ponad 10 tys. zł). Silnik trzeba było też uszczelnić w kilku miejscach, więc go zdemontowano. Skontrolowano stan łańcucha rozrządu i okazał się on doskonały. Sprawdzono pompę oleju i pompy cieczy chłodzącej, wymieniono olej w skrzyni automatycznej, skrzyni rozdzielczej napędu xDrive, dyferencjałach.	18 000 zł
Suma wydatków z punktu 2.			**28 600 zł**

3. KOSZT POZOSTAŁYCH CZYNNOŚCI SERWISOWYCH

Właściciel po wymianie silnika olej zmieniał bardzo często, nawet co 7 tys. km. Zajmowano się też cewkami zapłonowymi oraz świecami. Po 2018 roku X6 serwisowano w niezależnych warsztatach specjalizujących się w autach BMW.	**22 900 zł**

4. KOSZTY PALIWA

Na dystansie 108 tys. km średnie spalanie wyniosło 17,5 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 18 900 l Pb 98, cena uśredniona 5,77 za litr Pb 98.	**109 053 zł**

PODSUMOWANIE KOSZTÓW

Suma wydatków z pkt. 1, 2, 3 oraz 4 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)	**196 553 zł**
Utrata wartości (zakup: 390 tys. zł, obecna wartość: 80 tys. zł)	**290 000 zł**
Łączny koszt na dystansie 108 tys. km	**486 553 zł**
Koszt 1 km bez utraty wartości	**1,82 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości**	**4,50 zł**

* gwarancja; ** inne samochody: Peugeot Partner 1.6 HDi – 0,77 zł, Mercedes S 350 BlueTEC – 1,56 zł, Subaru Impreza XV 2.0 – 1,51 zł



PODSUMOWANIE

Na ogólną ocenę składa się kilka kategorii, co trochę ratuje obraz auta. Ale awaryjność silnika (bardzo kosztowna) jest nieakceptowalna. Szukającym X6 zdecydowanie polecamy odmiany 35i lub diesle. Wówczas będą mogli docenić świetnie wykonane ponadczasowe kabiny, niezły komfort i stabilność (na drogach bez kolein).

nasza ocena: 2/5

BMW 525d TOURING › obecny przebieg: **509 tys. km** › rok produkcji: **2004** › szczegółowy raport z **317 tys. km** › start: **192 tys. km** › meta: **509 tys. km** › obecna wartość: **10 tys. zł**

O MODELU

BMW serii 5 (E60/E61)
W produkcji: **2003-2010 r.**
Silniki benzynowe: **2.0-5.0 (170-507 KM)**
Silniki Diesla: **2.0-3.0 (163-286 KM)**



W ogłoszeniach wiele tych aut ma znacznie niższe przebiegi, w rzeczywistości bywa z tym różnie, rzadko są udokumentowane.

Dwie dekady i wciąż jest

Mimo wieku tym modelem wciąż jest zainteresowanie, a sześciocylindrowe diesle są cenione. Sprawdzamy, jak przebiegała wieloletnia eksploatacja takiej odmiany.

Nie był to tak kontrowersyjny debiut jak w przypadku serii 7 E65, ale zaprojektowana przez Chrisa Bangle'a „piątka" E60 (E61 jako Touring) zupełnie zrywała z tym, do czego Monachijczycy przyzwyczaili klientów przez dekady. Robiła wrażenie – i to było najważniejsze. Zresztą do dzisiaj popyt na ten model jest zaskakujący.

Dość szybko do serii E60 przylgnęła łatka auta skomplikowanego, kosztownego w naprawach. I niekoniecznie bezawaryjnego. Z drugiej strony od debiutu modelu minęły 23 lata, a na drogach tych aut jest wciąż dużo. A kolejne generacje „piątki" okazały się jeszcze bardziej skomplikowane, do tego paleta udanych silników zawężała się z każdą kolejną generacją.

Auto na kilka lat

Z takim przeświadczeniem kupowano ten egzemplarz w 2012 roku. Miał posłużyć 3-4 lata i być sprzedany, zanim zacznie sprawiać większe problemy. Zmieniły się jednak priorytety, pojawił się wypoczynkowy domek na Kaszubach, a 525d dzielnie pokonywało kolejne kilometry. A gdy w końcu zaczęły je dopadać większe problemy, po kosztownych naprawach właścicielowi szkoda było już auto sprzedawać.

Od początku imponował komfort, stabilność na autostradach. Świetny okazał się też układ samopoziomowania tylnej osi, bo dość często BMW jeździło mocno załadowane. Niestety Nivo nie jest niezawodne. Dwa razy uszczelniano przewody, raz wymieniano miechy i regenerowano kompresor. Na szczęście ceny części nie są zaporowe. Ale zamiennikom daleko do oryginałów. Fabryczne miechy wytrzymały ponad 320 tys. km. Zamienniki jak na razie ok. 190 tys. km, ale są już wyraźnie spękane. Podobnie jest z tulejami zawieszenia. Ale przynajmniej same aluminiowe wahacze są bardzo odporne. Trzeba jednak podkreślić, że ten egzemplarz jeździł zawsze jedynie na 16-calowych felgach z oponami o wysokim profilu. Wyposażone w 18- czy 19-calowe obręcze „piątki" aż tak komfortowe nie są.

Kulturalna „szóstka"

2,5-litrowy diesel, nawet gdy jest zimny i wyraźnie słyszalny, pracuje



Kiedyś iDrive zachwycał wiele osób. Dzisiaj jest już mocno przestarzały. Niektórzy montują w miejsce wyświetlacza dedykowane chińskie ekrany dotykowe.

na rynku

dość przyjemnie. Po rozgrzaniu raczej nikogo nie będzie drażnił. To mniejsza odmiana legendarnego diesla M57. W 2007 roku zniknęła ona z gamy serii 5, a tę samą moc (177 KM) osiągała od tego momentu zmodernizowana czterocylindrowa wersja 520d. Nie zniknęło jednak oznaczenie 525d. Przypisano je w 2007 roku osłabionej odmianie 3.0 (197 KM). Od tego czasu istniała kombinacja odmiany 525d z napędem xDrive, niedostępna w wariancie z silnikiem 2.5. Co ciekawe, 2,5-litrowy silnik M57 można było też w latach 2001-2003 spotkać w Oplu Omedze (miał tam jedynie 150 KM).

Właściciel tej „piątki" wie, że napędy xDrive w tej generacji potrafiły być kapryśne (chociaż gdy z wyprzedzeniem się o nie zadbało, mogły służyć długo). A mimo to z perspektywy czasu żałuje, że nie wybrał takiej wersji. Mimo stosowania dobrej klasy opon zimowych zdarzyło się, że szczególnie na prowincjonalnych zaśnieżonych drogach Pojezierza Kaszubskiego BMW kilka razy utknęło. Problemy wystąpiły również tej zimy, podczas gdy użytkowany w rodzinie Hyundai i20 w tych samych warunkach nie miał problemów z ruszaniem. Taki urok tylnego napędu.

Mniej kulturalna „szóstka"

Gdy zakupiono prezentowane auto, głośno było o problemach związanych z urywaniem się klap

Ocena wnętrza i jakości wykończenia



PRZEJRZYSTOŚĆ i łatwość obsługi na piątkę. Ale stylistyka jest już mocno przebrzmiała.

Po latach zajęcie miejsca w kabinie serii 5 daje dwa wnioski. Po pierwsze, mimo że materiały są tutaj bardzo trwałe, to czuć wiek tej konstrukcji. Po drugie, mimo wieku komfort nadal imponuje. Zwykłe fotele nie wyglądają efektownie jak sportowe, ale są genialne nawet w dalekich podróżach. Świetna jest też trwałość tapicerki. Niezłe jest wyciszenie przy wyższych prędkościach. Przy niższych diesla R6 słychać bardziej niż w nowocześniejszych autach jednostki R4, ale nie jest to dźwięk, który drażni. Możliwości przewozowe są jak w dzisiejszych kompaktowych kombi. Po złożeniu kanapy podłoga nie jest płaska, ale przynajmniej nie tworzy się tu schodek.



KOMFORT tych foteli robi wrażanie, świetna jest pozycja za kierownicą.



ŚWIETNIE WYKOŃCZONY BAGAŻNIK mieści niezbyt imponujące 500 l.



MIEJSCA NA NOGI jest mniej, niż można oczekiwać, długie jest siedzisko.

Jest wygodnie, ale przestronność E61 nikogo nie zachwyci. Przebiegu po tych kabinach nie widać. **ocena: 3/5**

Ocena silnika, dynamiki i zużycia paliwa

Wytrzymałość silników M57 jest legendarna, do dzisiaj znajdują zastosowanie w wielu autach (bardzo często np. w Nissanach Patrolach). Mniejsza odmiana jednak nie zachwyca osiągami jak 3.0, a w praktyce nie pali wiele mniej. Kultura pracy jest na bardzo wysokim poziomie, chociaż po usunięciu klap z kolektora odrobinę spadła. Minimalnie pogorszyła się też reakcja silnika na niskich obrotach, choć i tak ciężko narzekać. Pomimo przebiegu pomiędzy wymianami (10 tys. km) należy dolewać jedynie ok. 1 l oleju. W trasie spalanie jest niskie. Ale w miejskich korkach zupełnie niedzisiejsze.



ROZRZĄD napędza tu bardzo trwały układ oparty na łańcuchu.

DANE TECHNICZNE	525d
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	2497 cm^3
Układ cylindrów/zawory	R6/24
Moc maksymalna	177 KM/4000
Maks. moment obrotowy	400 Nm/2000
OSIĄGI*	
Prędkość maksymalna	224 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,5 s
Średnie zużycie paliwa	6,9 l/100 km

* dane fabryczne

Przyjemna praca, świetny silnik na autostradowe podróże. Ale nie jest mistrzem oszczędzania. **ocena: 4/5**

Przegląd w serwisie – ocena mechanika

Prezentowaliśmy już kilka egzemplarzy E60 i E61. Przed laty prezentowały się świetnie, ale z czasem zaczęła pojawiać się delikatna korozja. Tu jest jej trochę, jednak trzeba pamiętać, że to ponad 20-letnie auto, które pokonało pół miliona kilometrów. Wiele młodszych modeli wygląda gorzej. Trzeba się ponownie zająć przednimi amortyzatorami i być może wyczyścić EGR (ten egzemplarz fabrycznie nie ma filtra DPF). Jeśli BMW ma jeszcze pojeździć, warto też spróbować zatrzymać korozję na progach (szczególnie przy wzmocnieniach pod podnośnik czy lewarek).



Olej w dyferencjale wymieniano regularnie, ale i tak zaczął on pracować głośniej. Wymieniono go na używany, kosztował jedyne 600 zł.



ALUMINIOWE WAHACZE tylne są potężne i solidne. Dwukrotnie wymieniano w nich tuleje. Tak samo z przodu.



MIECHY samopoziomującego zawieszenia Nivo to zamienniki, są już wyraźnie spękane, ale wciąż szczelne.



PODWOZIE jest mocno zabudowane, więc korozji od razu nie widać. Ale jest jej tu trochę pod osłonami.



PROGI też są osłonięte, pod nimi mogą kryć się różne niespodzianki. Warto sprawdzić stan wzmocnień pod lewarek.



ZACISKI HAMULCOWE są bardzo odporne, nigdy nie zapiekł się tu tłoczek. Wymieniano przewody hamulcowe.

Biorąc pod uwagę wiek i przebieg tej „piątki", ciężko mieć duże zastrzeżenia. Diagnostyka nie wykazała żadnych poważnych problemów, nie widać też wycieków (silnik nie tak dawno uszczelniano). Korozja zaczyna jednak zbierać żniwo.

ocena: 3/5

wirowych w kolektorach diesli BMW. Dlatego właściciel niezwłocznie je usunął. Zapewniano go, że nie będzie różnicy w pracy silnika. W praktyce jednak jest, choć niewielka. Z klapami kultura pracy wydawała się odrobinę wyższa, a reakcje silnika przy najniższych obrotach żwawsze. Dopiero po usunięciu klap właściciel dowiedział się, że są na rynku zregenerowane kolektory ze wzmocnionymi klapami.

Nie tylko wtryski

Jednak do prawie 400 tys. km przebiegu jednostka napędowa nie sprawiała prawie żadnych problemów. Wymieniono jedynie koło pasowe, uszczelniono pokrywę zaworów i miskę, wymieniono przekaźnik świec żarowych. Przy ok. 390 tys. km silnik zaczął jednak pracować nierówno, wpadał w drgania. Właściciel podejrzewał, że żywota dokonały wtryskiwacze. Trzy z nich faktycznie wymagały regeneracji, ale dla świętego spokoju zlecono zajęcie się kompletem. Na szczęście mechanik doświadczony w BMW przeprowadził bardziej rozszerzoną diagnostykę i znalazł wytarty wałek pompy wtryskowej układu common rail. Jego uszkodzenie sprawiało, że na wolnych obrotach ciśnienie paliwa było zbyt niskie – stąd drgania.

Cała naprawa kosztowała sporo, ale wydarzało się to stosunkowo niedługo po remoncie skrzyni automatycznej. Trzeba było w niej wymienić konwerter i komplet elektrozaworów. Po tych dwóch nietanich naprawach właściciel stwierdził, że lepiej już auta się pozbyć, ale zabierał się do tego tak długo, że zdążyła się zużyć jeszcze turbosprężarka (i tak wytrzymała sporo). Po tym stwierdził, że lepiej kupić porządne assistance, jeździć BMW do następnej dużej awarii i wówczas zdecydować, czy w ogóle jest sens auto naprawiać. Od tego czasu 525d dzielnie służy kolejne półtora roku.

Starsze BMW, delikatnie rzecz ujmując, nie słynęły z wybornych zabezpieczeń antykorozyjnych. Wraz z E60 czy E90 się to poprawiło. Ale trzeba pamiętać o aktualnym wieku tych aut i „urokach" naszego klimatu. Problem w tym, że E60/E61 jest od spodu bardzo szczelnie osłonięte plastikowymi maskownicami. Warto po latach pod nie zajrzeć.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Rywale rynkowi



AUDI A6 (C6) **2004-2011 r.**
Ceny: od 8 tys. zł

Bardzo długo ten model u nas pożądano, ale nie wszystkie silniki były udane. Nie można mu zarzucić wiele w kwestii komfortu czy wykończenia, sporo aut ma świetny i trwały napęd quattro. Ale co może dziwić, w A6 zdarzają się problemy z korozją. Polecamy młodsze diesle 2.0 (CR), w większych V6 awaryjność i koszty są wyższe. Wśród benzynowych warto zainteresować się 2.4 (wolnossący) oraz 3.0 TFSI.



MERCEDES KLASY E (W211) **2002-2009 r.**
Ceny: od 7 tys. zł

Mimo wieku jest spore grono użytkowników wciąż ceniących W211. Poza wczesnymi egzemplarzami to trwałe auto, do tego niezwykle komfortowe, a kombi ma potężny bagażnik. Zdarzają się problemy z korozją, elektroniką, układem SBC. Im prostsza klasa E, tym lepiej. Bardzo dobre są diesle R5, ale potrafią mieć gigantyczne przebiegi. Starsze 5-biegowe automaty są trwalsze. Świetne są benzynowe V8 (M113).



Stabilność jest wzorowa, ale trakcja na śniegu zostawia sporo do życzenia. Podsterowność to tu słowo obce, ale czuć masę auta na ciasnych zakrętach.

Ocena trwałości podzespołów, typowe usterki

Mniejszy z silników M57 jest tak samo trwały jak 3-litrowa jednostka. Usunięto tutaj klapy z kolektora (potrafiły się urywać i uszkadzać jednostkę napędową). Przy prawie 400 tys. km przebiegu naprawiano pompę CR oraz regenerowano wtryskiwacze. Niewiele mniej wytrzymała skrzynia automatyczna. Trochę problemów sprawiły samopoziomujące zawieszenie tylnej osi czy przekaźnik świec żarowych. Rozleciało się też koło pasowe (to dość częsta usterka w M57).



SKRZYNIA jest 150 tys. km po remoncie i odrobinę przeciąga biegi, ale nie jest tak źle.



NIVO psuło się kilka razy, ale naprawy nie są drogie.



ALTERNATOR wymieniano dwa razy, pierwszy przy okazji awarii koła pasowego.



USZCZELKI szyb w kilku miejscach wyglądają kiepsko, to samo zauważyliśmy też w innych opisywanych przez nas wcześniej E60/E61.

Diesle R6 są trwałe, ale ich wiek i przebiegi dają o sobie znać. A serwis jest dość kosztowny. **ocena: 3/5**

Co jest udanym pomysłem, a co irytuje?

TO NAM SIĘ PODOBA:

- Pewne zachowanie przy dużych prędkościach, przyjemny układ kierowniczy
- Świetna zwrotność (średnica zawracania wynosi 10,8 m)

TO SIĘ NAM NIE PODOBA:

- Po latach przestronność może bardzo rozczarować
- Mało schowków, półek



Sięganie przez kierowcę do wysuwanego cupholdera przed pasażerem nie jest zbyt wygodne, szczególnie podczas jazdy.

Mimo wieku komfort nadal jest z górnej półki, ale mistrzem funkcjonalności „piątka" nie jest. **ocena: 4/5**

Sytuacja rynkowa, utrata wartości

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE (W ZŁ)

CENY	NA CO MOŻNA LICZYĆ?
9000-12 000	Słabsze benzynowe wersje R6, zdarzają się auta z LPG. Częste problemy z automatami.
15 000-20 000	Wyraźnie lepszy stan samochodów i wyposażenie. Diesle R6, benzynowe 2.5 (218 KM) i 3.0.
30 000-40 000	Mocne diesle 3.0, ciekawe doładowane benzynowe 335i, a nawet wersje V8 (545i, 550i).

Na rynku wciąż jest dużo E60/E61. Niestety, wiele tanich egzemplarzy jest skrajnie zaniedbanych. Z drugiej strony sporo sprzedających nie zauważyło upływającego czasu i spadku popytu. Realne przebiegi wielu diesli nie różnią się od tego w opisywanym przez nas egzemplarzu.

Bardzo trudno kupić zadbane auto, na którym nie zaczęto oszczędzać. Ceny mocno spadają. **ocena: 2/5**

Zestawienie kosztów

1. OPŁATY

Ubezpieczenie w latach 2012-2026	**41 000 zł**

2. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNOŚCI SERWISOWE

Data	Przebieg	Opis czynności	Koszt
10.2012	194 000 km	Usunięcie tzw. klap wirowych z kolektora. Zostały też wyprogramowane. Przy okazji wymieniono przekaźnik świec żarowych oraz umyto silnik.	1110 zł
10.2013	215 000 km	Wymiana modułu CCC (głównej jednostki multimedialnej) i kodowanie, jej usterka sprawiała, że system się restartował.	800 zł
08.2015	264 000 km	Rozleciało się koło pasowe, uszkodzeniu uległ alternator. Wymieniono koło, alternator (na stosunkowo niedrogi zamiennik). Przy okazji zajęto się też tulejami przednich wahaczy.	3300 zł
12.2017	303 000 km	Uszczelnienie przewodów (wężyków) samopoziomującego tylnego zawieszania Nivo.	420 zł
08.2018	323 000 km	Ponowne problemy z Nivo, wymieniono miechy (były spękane).	1590 zł
12.2019	368 000 km	Od dłuższego czasu automatyczna skrzynia nie działała idealnie, ale problemy się pogłębiły. Pojawiły się drgania, szarpanie, przeciąganie biegów. Diagnoza: wymiany wymaga konwerter oraz elektrozawory.	6100 zł
04.2021	391 000 km	Nierówna praca silnika, drgania podczas przyspieszania. Sprawdzono wtryskiwacze, trzy wymagały regeneracji, ale dla świętego spokoju zajęto się kompletem (400 zł za regenerację sztuki). Okazało się jednak, że uszkodzony był też wałek pompy CR. Przy okazji zauważono wyciek czynnika z układu klimatyzacji i ją uszczelniano.	3800 zł
02.2023	445 000 km	Regeneracja turbosprężarki, czyszczenie kolektora, EGR-u, wymiana sterownika świec oraz samych świec, paska osprzętu, tulei tylnych wahaczy oraz dyferencjału (na używany).	4600 zł
06.2024	482 000 km	Regeneracja kompresora zawieszenia Nivo, wymiana przekaźnika, naprawa wiązki przewodów biegnących do klapy (po raz drugi).	770 zł
12.2025	507 000 km	Wymiana alternatora, pojedynczych tulei wahaczy z przodu.	1390 zł
Suma wydatków z punktu 2.			**23 880 zł**

3. KOSZT POZOSTAŁYCH CZYNNOŚCI SERWISOWYCH

Wymiany oleju silnikowego przeprowadzano często, starano się co 10 tys. km. Przed remontem olej w automacie zmieniono raz (poprzedni właściciel też go wymieniał), a po remoncie dwukrotnie. Tylko raz wymieniano amortyzatory na obu osiach. Dodatkowo uszczelniano silnik, naprawiano też punktowo tylną klapę z powodu korozji.	**58 000 zł**

4. KOSZTY PALIWA

Na dystansie 317 tys. km średnie spalanie wyniosło 8,2 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 25 994 l ON, cena uśredniona 4,89 za litr ON.	**127 111 zł**

PODSUMOWANIE KOSZTÓW

Suma wydatków z pkt. 1, 2, 3 oraz 4 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)	**249 991 zł**
Utrata wartości (zakup: 68 tys. zł, obecna wartość: 10 tys. zł)	**58 000 zł**
Łączny koszt na dystansie 317 tys. km	**307 991 zł**
Koszt 1 km bez utraty wartości	**0,79 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości*	**0,97 zł**

* inne samochody: Peugeot Partner 1.6 HDi – 0,77 zł, Mercedes S 350 BlueTEC – 1,56 zł, Subaru Impreza XV 2.0 – 1,51 zł

m motor PODSUMOWANIE

nasza ocena: 3/5

Nie obyło się bez kosztownych awarii. Z drugiej strony rzadko które auto dobija do przebiegu pół miliona kilometrów, dlatego być może bardziej wypada mówić w tym wypadku o normalnym zużyciu? Mimo wieku (i w tym wypadku sporego przebiegu) BMW nadal jeździ przyjemnie. Ale nie o każdą dwudziestoletnią „piątkę" tak dbano. Wiele egzemplarzy może bardzo rozczarować.





Felgi o dużej średnicy wyglądają efektownie, ale ograniczają komfort resorowania i dość łatwo o ich uszkodzenie. np. o krawężnik.

BMW serii 1
Lata produkcji: **2019-2024**
Ceny od: **50 000 zł**

Przedni napęd w serii

W oznaczonej kodem F40 serii 1 BMW zrezygnowało z napędu na tył. Czy to wada? Bynajmniej. Auto dalej się świetnie prowadzi, a ma nieco większe wnętrze.

Przez lata BMW serii 1 mogło chlubić się tytułem ostatniego kompaktowego samochodu z napędem na tył. Brzmi świetnie, tyle że dla większości nabywców nie miało to istotnego znaczenia, a ograniczało konkurencyjność najmniejszego BMW. Trzeba pamiętać, że napęd na tył oznacza też wzdłużne osadzenie silnika i skrzyni biegów oraz obecność pod podłogą wału napędowego i tylnego mechanizmu różnicowego. Utrudnia to zaprojektowanie przestronnej kabiny.

BMW z genami Mini

W końcu przyszedł czas na zmiany. Obyło się bez eksperymentów i niepotrzebnego ryzyka. Inżynierowie BMW sięgnęli po wcześniej sprawdzoną w Mini Countrymanie F60 platformę UKL2. Efektem są ponadprzeciętne właściwości jezdne – w serii 1 dodatkowo poprawione przez niżej położony środek ciężkości auta. W odmianach M135i oraz 120d (opcja) stosowano napęd xDrive. Zasada jego działania także uległa zmianie. W generacji F40 napędzane są przednie koła, a na tylne napęd trafia, gdy zajdzie potrzeba.

Jedno auto, różne oblicza

Z oferty wypadła rzadko zamawiana trzydrzwiowa wersja. Nie znajdziemy w niej „pełnowartościowej" wersji M, ale należące do linii M Performance M135i także zapewnia doskonałe osiągi i masę przyjemności z prowadzenia.

Wystarczy przejrzeć kilka ofert sprzedaży BMW serii 1, by zrozumieć, jak duże znaczenie miał fakt doposażenia samochodu przez pierwszego właściciela. Jeżeli poskąpił on środków na opcje, zarówno z zewnątrz, jak i w kabinie seria 1 nie robi wrażenia lepszego od kompaktów popularnych marek.

Oczywiście przynależność do segmentu premium zobowiązuje. Nawet w ubogo skonfigurowanych „jedynkach" nie można narzekać na jakość materiałów czy solidność ich montażu. Podobnie jak w innych modelach BMW zdarza się jednak, że niektóre z elementów potrafią skrzypieć lub trzeszczeć.

Trzy cylindry to nie wada

Paleta silników jest na tyle szeroka (109-306 KM), że każdy będzie w stanie dopasować jednostkę napędową do własnych potrzeb. Ponad 80% ofert sprzedaży dotyczy wersji benzynowych. Nie należy się obawiać znanych z Mini jednostek trzycylindrowych. Zapewniają dobre osiągi, zużywają niewiele paliwa, a do tego są lekkie, co korzystnie wpływa na właściwości jezdne. Do tego stanowią blisko... 90% parku benzynowych „jedynek" F40. Rezygnując z trzech cylindrów pod maską, utrudnimy sobie poszukiwania auta.

Cieszy, że BMW nie wykreśliło z oferty z diesli. Kto regularnie pokonuje znaczne odległości, doceni to źródło mocy. Spalanie jest bowiem niskie nie tylko „na papierze", ale również w rzeczywistości. Dość powiedzieć, że 190-konne 120d zadowala się w trasie ok. 4,5 l/100 km, a w cyklu miejskim potrzebuje o litr więcej.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

DANE TECHNICZNE	116i	118i	118i	120i	128ti	M135i	116d
Silnik	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo	turbodiesel
Pojemność skokowa	1499 cm^3	1499 cm^3	1499 cm^3	1998 cm^3	1998 cm^3	1998 cm^3	1496 cm^3
Układ cylindrów/zawory	R3/12	R3/12	R3/12	R4/16	R4/16	R4/16	R3/12
Moc maksymalna	109 KM/4300	136 KM/4500	140 KM/4600	178 KM/5000	265 KM/4750	306 KM/4500	116 KM/4000
Maks. moment obrotowy	190 Nm/1380	220 Nm/1500	220 Nm/1480	280 Nm/1350	400 Nm/1750	450 Nm/1750	270 Nm/1750
OSIĄGI							
Prędkość maksymalna	200 km/h	213 km/h	213 km/h	235 km/h	250 km/h	250 km/h	200 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	10,6 s	8,9 s	8,5 s	7,0 s	6,1 s	4,7 s	10,3 s
Średnie zużycie paliwa	5,4-5,8 l/100 km	5,5-5,9 l/100 km	5,3-5,9 l/100 km	5,5-5,8 l/100 km	6,1-6,4 l/100 km	6,8-7,1 l/100 km	3,8-4,2 l/100 km

LEGENDA: ★ niepolecany; ★★ warunkowo godny zainteresowania; ★★★ godny zainteresowania; ★★★★ polecany;



Bagażnik mieszczący 380/1200 l dorównał kufrom konkurentów.



Systemy wsparcia ostrzegają kierującego m.in. drżeniem kierownicy.



Cyfrowe wskaźniki nie były standardem. Wciąż stosowano też zegary.



Bazowe specyfikacje nie miały równie efektownych tylnych lamp LED.



Niewielka tylna szyba i wznosząca się linia okien ograniczają widoczność. Czujniki i kamera cofania ułatwiają życie.

Historia modelu

2019: rozpoczęcie produkcji serii 1 F40
2020: nowe wersje silnikowe, spełniające normę Euro 6, wprowadzenie sportowej odmiany z napędem na przednią oś (128ti, 265 KM) debiutuje trójbryłowa wersja Gran Coupe F44
2024: zakończenie produkcji, wprowadzenie serii 1 F70

	118d	120d
	turbodiesel	turbodiesel
	1995 cm³	1995 cm³
	R4/16	R4/16
	150 KM/4000	190 KM/4000
	350 Nm/1750	400 Nm/1750
	218 km/h	231 km/h
	8,4 s	7,3 s
	4,1-4,4 l/100 km	4,3-4,6 l/100 km

★★★★★ szczególnie polecany



Pokrętło do obsługi systemu multimedialnego jest znacznie wygodniejszym rozwiązaniem od ekranów dotykowych.

Zmiana trybu jazdy przekłada się na zauważalne różnice w charakterystyce pracy napędu.

Przednie siedzenia ze skórzaną tapicerką, elektryczną regulacją i dużym zakresem regulacji wymagały dopłaty.

W kabinie serii 1 nie zabrakło elementów znanych z większych modeli BMW. Jakość materiałów jest dobra.

W drugim rzędzie mogą w miarę wygodnie podróżować dwie osoby.

Typowe usterki

- **Elektronika** potrafi płatać różne figle – czasem faktycznie dochodzi do usterek, np. czujników, ale zdarzają się też przypadkowe komunikaty o błędach, więc warto zainwestować w czytnik OBD
- **Łańcuchowe napędy rozrządu** nie są już tak trwałe, jak w starszych silnikach BMW
- **Tracąca szczelność chłodnica** EGR
- **Wycieki oleju**, np. z podstawy filtra



Poza napędem na przednią oś seria 1 ma też poprzecznie montowane silniki.



Seria 2 Gran Coupe F44 to bazujący na serii 1 kompaktowy, niezbyt proporcjonalny sedan z drzwiami bez ramek na szyby.



Podobnie jak w innych modelach BMW, także w serii 1 pakiet M podnosi cenę używanego auta, ale również ułatwia jego odsprzedaż. Warto więc dołożyć.

Sytuacja rynkowa

Popularnością auto nie dorównało jeszcze dwóm wcześniejszym generacjom, ale i tak przeszło 300 ofert gwarantuje, że każdy będzie w stanie znaleźć coś dla siebie. Na rynku są auta sprowadzone, oferowane przez dealerów, po leasingach czy z prywatnych rąk. Widać rozwarstwienie na relatywnie tanie egzemplarze w skromnych konfiguracjach i ze słabszymi silnikami oraz mocne i bogato wyposażone.

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE W ZŁ	
50 000-60 000	Najtańsze auta ze słabymi silnikami, wysokim przebiegiem, nieraz wypadkową historią
75 000-90 000	Optymalny budżet – wystarczy na auto od dealera z gwarancją i pakietem serwisowym
od 120 000	Niskie przebiegi, wzorowy stan, nierzadko najmocniejsze wersje silnikowe M135i

PODSUMOWANIE

Mimo utraty tylnego napędu BMW serii 1 pozostało bardzo ciekawą propozycją na rynku wtórnym. Auto jest świetne w prowadzeniu, a do tego oferuje technologię bawarskiej marki w zwartym nadwoziu – to świetna propozycja dla mieszkańców dużych miast. Trzeba tylko zaakceptować koszty zakupu i serwisu.

OCENA ★★★★★

Nowa koncepcja emocji

Radość z jazdy, z którą BMW chce być identyfikowane, w pełnym wymiarze jest dostępna w modelu Z4. Generacja E89 okazała się dojrzalsza od poprzednika.

Sztaby inżynierów mogą stawać na głowie, ale praw fizyki i tak oszukać nie zdołają. Auto, które ma być możliwie przyjemne w prowadzeniu, musi być lekkie i niskie. Brak zbędnych kilogramów przekłada się na zwinność i szybkie reakcje na gaz czy polecenia wydawane kierownicą, natomiast znajdujący się blisko nawierzchni środek ciężkości to znany z motorsportu przepis na duży zapas przyczepności i neutralność prowadzenia. Wszystko to znajdziemy w BMW Z4 E89.

Dwa oblicza małego auta

Bawarski koncern nie postawił jednak wszystkiego na jedną kartę. Projektując następcę Z4 E85, zdecydowano się na podniesienie komfortu i przestronności, co oczywiście oznaczało też zwiększenie gabarytów nadwozia i jego masy. Największą zmianą była jednak nowa koncepcja dachu – niewykluczone, że zainspirowana lepiej sprzedającym się Mercedesem SLK. Z4 E89 otrzymało sztywny składany dach. Mając auto, które jest jednocześnie coupe i roadsterem, zrezygnowano z oferowania dwóch wersji nadwoziowych.

Turbo to nie zawsze zaleta

Początkowo rewolucja nie dokonała się pod maską. Paletę wersji silnikowych otwierały rzędowe „szóstki". Wolnossące silniki 2.5/3.0 z rodziny N52 z pośrednim wtryskiem paliwa nie cieszą się taką estymą, jak starsze jednostki BMW, jednak ich znaczne ceny ofertowe wskazują, że to już poszukiwane źródła mocy.

W 2011 r. zastąpiono je doładowanymi silnikami 2.0 N20, które nie brzmią równie dobrze, nie mają zwiększającej radość z jazdy wysokoobrotowej charakterystyki, a do tego okazały się dużo bardziej problematyczne.

Warto przy tym podkreślić, że Z4 nie stara się za wszelką cenę fundować kierowcy sportowych wrażeń z jazdy – konstruktorzy dołożyli starań, by auto nie irytowało podczas codziennego użytkowania. Wbrew obiegowym opiniom doskonale się do niego nadaje. Dopóki kierowca nie obejrzy się za siebie, nie będzie mógł narzekać na rozmiary wnętrza. Siedzi się w nim jak w typowym BMW. Bagażnik o pojemności 310 l pomieści nawet największe zakupy (po opuszczeniu osłony oddzielającej złożony dach od bagażu maleje do 180 l). Drobne przedmioty można schować w odgrodzonej siatką przestrzeni za fotelami.

Niezłym wyborem będzie Z4 z manualną skrzynią. Ich podaż jest mała. Odradzamy zakup auta z pakietem M. 18-calowe felgi oraz utwardzone zawieszenie zauważalnie ograniczają komfort, a zwinnością Z4 i tak nie dorówna ważącej pół tony mniej Maździe MX-5.

Pod względem serwisowym to typowe BMW z początku XXI wieku – już nowoczesne i skomplikowane, co przekłada się na spore rachunki. Plusem jest dobre zaopatrzenie w części eksploatacyjne – procentują analogie z popularnymi modelami BMW.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM



18-calowe felgi są efektowne, ale 17-calowe to lepszy wybór – otwarte nadwozie jest bardziej podatne na wibracje podczas jazdy po nierównych drogach.

BMW Z4 E89

Lata produkcji: **2009-2016**
Ceny od: **45 000 zł**

DANE TECHNICZNE	sDrive18i	sDrive20i	sDrive23i	sDrive28i	sDrive30i	sDrive35i	sDrive35is
Silnik	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo	benzynowy	benzynowy, turbo	benzynowy	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo
Pojemność skokowa	1997 cm³	1997 cm³	2497 cm³	1997 cm³	2996 cm³	2979 cm³	2979 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16	R4/16	R6/24	R4/16	R6/24	R6/24	R6/24
Moc maksymalna	156 KM/5000	184 KM/5000	204 KM/6400	245 KM/5000	258 KM/6600	306 KM/5800	340 KM/5900
Maks. moment obrotowy	240 Nm/1250	270 Nm/1250	250 Nm/2750	350 Nm/1250	310 Nm/2600	400 Nm/1300	450 Nm/1500
OSIĄGI							
Prędkość maksymalna	221 km/h	235 km/h	242 km/h	250 km/h	250 km/h	250 km/h	250 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,9 s	6,9 s	6,6 s	5,7 s	5,8 s	5,2 s	4,8 s
Średnie zużycie paliwa	6,8 l/100 km	6,8 l/100 km	8,5 l/100 km	6,8 l/100 km	8,5 l/100 km	9,4 l/100 km	9,1 l/100 km

LEGENDA: ★ niepolecany; ★★ warunkowo godny zainteresowania; ★★★ godny zainteresowania; ★★★★ polecany;



Automatyczne skrzynie mają sześć, siedem lub osiem biegów.



Wentylację obsługuje się klasycznie wyglądającym panelem.



Za sprawą pokrętła z przyciskami obsługa multimediów jest łatwa.



Po latach nawigacja wciąż jest użyteczna. Ekran można zamknąć.



Kolorystyka i materiały wykończeniowe w kabinie nabywca auta mógł dopasować do własnych preferencji.



Pozycja typowa dla roadsterów – siedzi się nisko nad drogą, a oparcia foteli znajdują się tuż przed tylnymi kołami.

Dach można otworzyć tylko po osłonięciu bagażu specjalną osłoną.



Bagażnik nie jest wielki. Na wakacje warto pakować się w miękkie torby.

Historia modelu

2009: Z4 E89 zastępuje Z4 E85/E86, które było dostępne jako coupe i roadster
2010: Debiut 340-konnego Z4 sDrive35is
2011: Zastąpienie wolnossących sześciocylindrowych jednostek 2.5/3.0 turbodoładowanym 2.0 R4
2012: Dach otwierany w ruchu (do 40 km/h)
2013: Drobny face lifting
2016: Zakończenie produkcji Z4 E89
2018: Debiutuje Z4 G29 z brezentowym dachem



Dach jest skomplikowany, ale zwykle nie sprawia większych problemów.



W dobrze wykończonych drzwiach znalazły się niewielkie kieszenie.

Typowe usterki

- **Łańcuch rozrządu** oraz awarie pompy oleju to przypadłości silnika 2.0 N20, który stosowano w wersjach 18i, 20i oraz 28i
- W silnikach 2.0 N20 i 3.0 N55 przy wysokich przebiegach do wymiany mogą kwalifikować się **bezpośrednie wtryskiwacze i wysokociśnieniowe pompy paliwa**
- Silniki i skrzynie trzeba sprawdzić pod kątem **wycieków oleju**



Nawet bazowa, 156-konna wersja zapewnia dobre osiągi, ale silnik 2.0 N20 nie jest wzorem trwałości.



Z4 sprzed modernizacji z 2013 r. różni się od nowszych aut jedynie detalami. Kluczowe linie zostały bez zmian.



Windshot między pałąkami przeciwkapotażowymi uroku nie dodaje, ale istotnie ogranicza zawirowania powietrza w kabinie.

Sytuacja rynkowa

Z4 E89 wyprodukowano w liczbie 116 tys. egzemplarzy. W Polsce na nabywców czeka zaledwie kilkadziesiąt aut. Znalezienie wymarzonego będzie więc mogło wymagać podróżowania po kraju lub wybrania się do Niemiec, gdzie podaż jest znacznie większa. Żeby auto dawało kierowcy maksymalną przyjemność z użytkowania, powinien on wybrać egzemplarz, który mu się naprawdę podoba.

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE W ZŁ	
45 000-52 000	Wysokie przebiegi, umiarkowanie atrakcyjne konfiguracje, nierzadko wypadkowa historia
70 000-95 000	Optymalny budżet zakupowy – w zasięgu zadbane auta z umiarkowanymi przebiegami
od 120 000	Z4 z niskimi przebiegami, w bardzo dobrym stanie, w efektownych konfiguracjach

PODSUMOWANIE

Już nie klasyczny, ale jeszcze nie tak nowoczesny, jak naszpikowany elektroniką i ekranami, a do tego większy następca. Ceny zadbanych Z4 E89 raczej nie będą już spadały, a z czasem zacznie się trend wzrostowy. Potencjał inwestycyjny mają egzemplarze w dobrym stanie i z bogatym wyposażeniem.

OCENA ★★★★★

★★★★★ szczególnie polecany

Futurysta sprzed dekady

Pierwsze seryjne elektryczne BMW nikogo nie pozostawia obojętnym. Bardzo różnie oceniają ten model użytkownicy, choć nawet krytycy nie ujmują mu pewnych zalet.

Zaczęto od czystej kartki. BMW i3 jest niekonwencjonalne nawet w porównaniu do dzisiejszych aut elektrycznych. Umieszczony z tyłu silnik napędzający tylną oś zamontowano w nadwoziu stworzonym z polimeru wzmacnianego włóknem węglowym. Lekki materiał pozwolił ograniczyć masę (zależnie od wersji 1195-1270 kg, bez silnika spalinowego). Udało się też wygospodarować zaskakująco przestronną kabinę jak na tak małe auto. A materiały użyte do jej wykończenia pochodzą z recyklingu lub np. z włókna hibiskusa. i3 szokowało, ale wielu też zachwycało. Przed wprowadzeniem auta do produkcji Bawarczycy zebrali ponad 11 tys. zamówień. Pierwszym, co zaskakuje jest niezwykle wąskie ogumienie. W podstawowych odmianach 19-calowe felgi obuto w opony o szerokości 155 mm. I są to niestety drogie opony, a i3 może zużywać je dość szybko. Mimo tak specyficznego ogumienia elektryczne BMW prowadzi się pewnie i zwinnie. Okazuje się też bardzo zwrotne. Ale komfort jest co najwyżej przeciętny.

Wiek robi swoje

Wczesne i3 z najmniejszą baterią można dzisiaj kupić w naprawdę atrakcyjnych cenach. Ale pojemność baterii wielu egzemplarzy jest daleka od fabrycznej. Zimą bywa, że realny zasięg może wynosić nawet poniżej 90 km (w 60 Ah). Słychać było też o uszkodzeniach łożysk silników. Dlatego zdecydowanie bardziej polecamy odmiany 94 Ah lub znacznie droższe 120 Ah. Wiele osób może interesować się wersjami zwanymi REX (od słów range extender). Są one wyposażone w 2-cylindrowy silnik firmy Kymco, którego jedynym zadaniem jest ładowanie baterii. Występowały do 2018 roku, w wersjach 60 i 94 Ah. W teorii to świetne rozwiązanie. Ale w praktyce zawodne. Słychać niestety o awariach modułów zarządzających pracą obu silników, wyciekach oleju, usterkach wtryskiwaczy, sond lambda. Do tego masa aut ze spalinową jednostką jest wyższa o 120 kg, więc gorzej przyspieszają, a silnik spalinowy jest głośny i dość paliwożerny. Mało tego, w świetle polskich przepisów nie są autami elektrycznymi i nie powinny mieć przywilejów (choć znane są przypadki zarejestrowania wersji REX jako aut elektrycznych).

Odmiany bez range extendera są prostsze i uchodzą za mniej awaryjne. Ale nie bezawaryjne. W nich też dochodziło do pęknięcia mocowań silnika czy awarii modułów zarządzających pracą silnika. W przypadku problemów z ładowaniem może pomóc aktualizacja oprogramowania, ale po niej wydłuża się znacznie czas tej operacji. A gdy dojdzie do awarii silnika, baterii czy modułów sterujących, rachunki za naprawy w ASO potrafią być „kosmicznie" wysokie.

Dlatego i3 lepiej nie kupować pod wpływem emocji. Chyba że ma się budżet na bardzo młode auto. Starsze egzemplarze to raczej propozycja dla potrafiących szukać rozwiązań problemów np. na zagranicznych forach użytkowników i mających pewną wiedzę. Sytuację trochę poprawia fakt, że w Polsce jest coraz więcej znających się na rzeczy niezależnych serwisów zajmujących się „elektrykami", w tym i3. Pojawił się też rynek używanych części do tych aut. Ze względu na specyficzną budowę i bardzo nietypowe materiały, z jakich zbudowano i3, auta po wypadkach trzeba omijać szerokim łukiem. Warto też okleić dach z włókna węglowego przezroczystą folią. Niestety robią się na nim wyblakłe plamy od słońca.

TEKST: R. ANDRZEJEWSKI, ZDJĘCIA: ARCH., BMW

BMW i3 (I01)
Lata produkcji: **2013-2022**
Ceny od: **45 000 zł**



Mimo bardzo wąskich opon tylnonapędowe i3 prowadzi się pewnie i daje sporo frajdy z jazdy.



DANE TECHNICZNE	60 Ah	94 Ah	s 94 AH	s 94 Ah REX	120 Ah	s 120 Ah
Silnik	elektryczny	elektryczny	elektryczny	elektryczny + benz.	elektryczny	elektryczny
Całkowita pojemność baterii	22,0 kWh	33,2 kWh	33,2 kWh	33,2 kWh	42,2 kWh	42,2 kWh
Moc maksymalna	170 KM	170 KM	184 KM	184 + 38 KM	170 KM	184 KM
Maks. moment obrotowy	250 Nm	250 Nm	270 Nm	270 + 55 Nm	250 Nm	270 Nm
OSIĄGI						
Prędkość maksymalna	150 km/h	150 km/h	160 km/h	160 km/h	150 km/h	160 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,2 s	7,3 s	6,9 s	7,7 s	7,3 s	6,9 s
Zużycie energii na 100 km	12,9 kWh	12,6 kWh	14,3 kWh	12,5 kWh + 7 l	13,1 kWh	14,0-14,6 kWh
Zasięg	130-160 km	200 km	200 km	220 + 300-330 km	308 km	283 km

Sam silnik elektryczny rzadko zawodzi, częściej problemem są moduły sterujące.



LEGENDA: ★ niepolecany; ★★ warunkowo godny zainteresowania; ★★★ godny zainteresowania; ★★★★ polecany;



Akumulatory znajdują się pod podłogą, a silnik przy napędzanej osi.



Bez otworzenia przednich drzwi nie da się uchylić tylnych – to uciążliwe.



Schowek z przodu pomieści kabel ładowania oraz niezbyt duże zakupy.



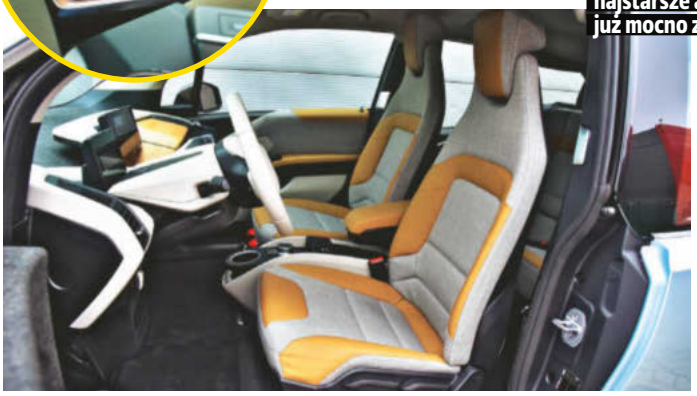
Jedynie 260-litrowy bagażnik w miejskim aucie można przeboleć.



Zamiast lewarka skrzyni czy dźwigni przy kierownicy w i3 jest nietypowe pokrętło. W praktyce bardzo wygodne.

Olbrzymia większość tworzyw pochodzi tutaj z recyklingu. Ich jakość w praktyce jest wysoka. Awaryjne są kamery cofania.

i3 ładuje się całkiem szybko na tle konkurencji. Ale najstarsze auta mogą mieć już mocno zużyte baterie.



Fotele są udane, ale nie wszystkie rodzaje tapicerek okazały się trwałe.



Tylko dwa miejsca – i to zdecydowanie bardziej dla dzieci niż osób dorosłych.

Historia modelu

2011: Prezentacja koncepcyjnego i3
2013: Początek produkcji, w gamie tylko wersja 60 Ah, opcjonalnie z REX
2016: Debiut odmiany 94 Ah
2017: Lifting i3, nowe zderzaki czy w pełni LED-owe reflektory, w gamie pojawia się też usportowiona wersja i3s (184 KM), koniec produkcji odmiany 60 Ah
2018: Zakończenie produkcji wersji 94 Ah, debiut 120 Ah, również z REX
2022: Koniec produkcji modelu i3



Konstrukcję nadwozia BMW i3 wykonano m.in. z włókna węglowego.



Klapki gniazda ładowania i zbiornika paliwa czasami nie chcą się otworzyć.

Typowe usterki

- Awarie **modułu ładowania** KLE
- Psuje się też moduł EME zarządzający pracą **inwertera** (falownika)
- **Pękające mocowania silnika** elektrycznego w autach z lat 2013-2015
- Awarie **kompresora klimatyzacji**, odpowiada on też za **chłodzenie baterii**
- Psują się **silniki spalinowe** (wersje REX)



Niezbyt trwałe są górne mocowania przednich amortyzatorów.



Silniki spalinowe odmian REX to nie produkty BMW, a tajwańskiego Kymco. Nie są one bezproblemowe.



i3s ma lakierowane na czarno nadkola i 184-konny silnik. Obniżone zawieszenie jest twardsze, a nawet w zwykłych i3 nie rozpieszcza ono komfortem.

Sytuacja rynkowa

Świetna podaż jak na auto elektryczne. Niestety tylko ok. 25% i3 to samochody krajowe. Szczególnie kosztowne są najmłodsze egzemplarze z wciąż obowiązującą gwarancją (to rzadkość). Ograniczonym powodzeniem u kupujących cieszą się auta z range extenderem oraz wczesne wersje 60 Ah.

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE W ZŁ	
45 000-60 000	Odmiany 60 Ah z 2014 roku, z czego sporo po carsharingu. Przebiegi często są dość duże.
80 000-90 000	Głównie wersje 94 Ah, czasami z REX. Roczniki 2017-2018. Trudno o krajowy egzemplarz.
110 000-120 000	Sporo odmian „s" i aut z fakturami VAT. Niskie przebiegi, baterie 120 Ah (2018-2020 r.)

PODSUMOWANIE

Wiele młodszych samochodów elektrycznych jest prostszych i będzie tańszych w utrzymaniu, pewnie mniej awaryjnych. Ale i3 jest jedyne w swoim rodzaju i jeździ się nim naprawdę przyjemnie. Niezwykłe auto, ale nie dla każdego.

OCENA ★★★★★

★★★★★ szczególnie polecany

BMW serii 3 (E30)

Lata produkcji: **1982-1994**
Ceny od: **9000 zł**



Analogowe przyjemności

Druga generacja BMW serii 3 nie jest finezyjna, kryje w sobie nieskomplikowaną technikę. Mimo to daje tak dużo frajdy, że nie chce się zza jej kierownicy wysiadać.

Powstało ich ponad 2,33 mln, ale dzisiaj ciężko znaleźć dobry egzemplarz. A może raczej należy napisać, że ciężko kupić taki egzemplarz w rozsądnej cenie. Bo tak naprawdę podaż wcale nie jest najgorsza.

E30 stało się kultowe już dawno temu. Kanciasta sylwetka, za którą odpowiada Claus Luthe, nie ma w sobie nic szczególnie oryginalnego. Ale to właśnie ta prostota w dużym stopniu przyciąga do E30. Postawiono na sprawdzone rozwiązania i doszlifowano je do perfekcji. Tylny napęd, dobry rozkład mas na osie, dopracowany układ jezdny, dość niska masa i żwawe silniki. To brzmi jak przepis na auto sportowe, ale gdy projektowano E30 w latach 70., tak kierownictwo marki widziało przedstawiciela w klasie średniej. Nietrudno zrozumieć, dlaczego większość zainteresowanych poszukuje mocnych odmian.

Przewidywalne, ale przede wszystkim niezwykle zwinne E30 oczarowuje na każdym zakręcie. Bardzo dużą rolę odrywa w tym też świetny układ kierowniczy (nie zawsze wspomagany!). Najbardziej poszukiwane są przede wszystkim auta bez korozji. Dzisiaj o kompleksowych remontach blacharskich mogą myśleć raczej jedynie osoby nie znające aktualnych cen obowiązujących u lakierników i blacharzy.

Powrót do oryginału

Nie dość, że sporo E30 remontowano już ze względu na ich ogólne zużycie czy problemy blacharskie, to wiele egzemplarzy było używanych w sporcie lub trafiło w ręce fanów tuningu. Przywracanie oryginalnego stanu odmian 318is (mających swego czasu w naszym kraju nawet wyścigowy puchar) nie jest dzisiaj niczym dziwnym. Koszt remontu czy skompletowania oryginalnego wnętrza może być bardzo wysoki. Mimo to (szczególnie za zachodnią granicą) za tę wersję płaci się naprawdę dużo. Według wielu użytkowników modelu to najlepiej prowadzące się E30, a 16-zaworowy silnik jest bardzo żywiołowy.

U nas najbardziej poszukiwane są odmiany R6. I często przymyka się oko na delikatne modyfikacje, zrobione w duchu epoki. W cenie są manualne skrzynie i coraz częściej klimatyzacja. Ta niestety jest bardzo rzadka w E30. Coraz więcej

DANE TECHNICZNE	316i	318i	318is	320i	325i	325ix	325e	324d	324td
Silnik	benzynowy	benzynowy	benzynowy	benzynowy	benzynowy	benzynowy	benzynowy	diesel	turbodiesel
Pojemność skokowa	1596 cm³	1796 cm³	1796 cm³	1990 cm³	2494 cm³	2494 cm³	2693 cm³	2443 cm³	2443 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/8	R4/8	R4/16	R6/12	R6/12	R6/12	R6/12	R6/12	R6/12
Moc maksymalna	100 KM/5500	113 KM/5500	136 KM/6000	129 KM/6000	170 KM/5800	170 KM/5800	122 KM/4250	86 KM/4600	115 KM/4800
Maks. moment obrotowy	143 Nm/5250	162 Nm/4250	172 Nm/4600	174 Nm/4000	222 Nm/4300	222 Nm/4300	231 Nm/3250	153 Nm/2500	220 Nm/2400
OSIĄGI									
Prędkość maksymalna	182 km/h	188 km/h	202 km/h	197 km/h	215 km/h	210 km/h	193 km/h	165 km/h	187 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	12,1 s	10,8 s	9,9 s	10,2 s	8,3 s	9,2 s	10,1 s	16,1 s	11,9 s
Średnie zużycie paliwa	8,5 l/100 km	8,5 l/100 km	8,2 //100 km	8,9 l/100 km	9,7 l/100 km	10,5 l/100 km	8,4 l/100 km	7,3 l/100 km	7,0 l/100 km



Check Panel wskazuje np. przepalone żarówki czy konieczność uzupełnienia płynów. W opcji był też komputer pokładowy OBC I lub zaawansowany OBC II.

Starsze egzemplarze z węższymi lampami tylnymi są bardziej poszukiwane. Łatwiej o sedana w fabrycznej specyfikacji niż coupe.



Klasyka BMW – konsola zwrócona w stronę kierowcy, dobra pozycja za kierownicą. Prostota obsługi i ergonomia są świetne. Trwałość tworzyw też, poza jednym wyjątkiem – po latach poszycie tablic przyrządów bywa popękane.



Siedzi się nisko, nawet podstawowe fotele są wygodne, sportowe są doskonałe. Często przetarta jest tapicerka.



Z tyłu nie brakuje przestrzeni nad głowami, gorzej jest z miejscem na nogi i z wsiadaniem do odmiany 2d (fot.).

kupujących podchodzi do E30 jak do pełnoprawnych klasyków, szukając samochodów zachowanych w oryginalnym stanie. Nawet jeśli wiąże się to z pewną patyną.

Mniejszą uwagę na silnik i skrzynię zwracają zwykle szukający relaksującej podczas jazdy odmiany z miękkim dachem. Kabriolety najłatwiej spotkać zachowane w bardzo dobrej oryginalnej kondycji.

Ceny za świetne auta w poszukiwanych specyfikacjach są wysokie. Ale widać też pewien zastój. A wśród słabszych aut nawet korekty cen. I to mimo faktu, że dzisiaj większość E30 na rynku to niezłe egzemplarze. Ale bardziej wymagający i świadomi stali się też kupujący. Po części przez wzrost kosztów renowacji takich samochodów.

Rozsądny klasyk

Słabsze odmiany, również sedany i kombi, też dają sporo przyjemności z jazdy. Nawet podstawowa gaźnikowa wersja 316 (90 KM) jeździ nieźle, a popularne 316i i 318i (102-113 KM) zadowolą wielu kierowców. Przy tym okazują się dość oszczędne. Nie można tego powiedzieć o E30 z silnikami R6.

Wersje silnikowe

Biorąc pod uwagę wiek E30, benzynowe jednostki napędowe trzeba ocenić bardzo wysoko. Nawet najsłabsze gaźnikowe 90-konne 316 jeździ przyjemnie. W silnikach, których układ rozrządu napędza pasek (M40, M20) trzeba wymieniać go naprawdę często, nawet co 60 tys. km. Ale nie jest to szczególnie kosztowne. Bardzo dobrą opinią cieszy się 16-zaworowa jednostka M42 z poszukiwanej wersji 318is. Jest też znacznie ekonomiczniejsza niż jednostki R6. Te ostatnie o dziwo mają też dość wysokoobrotową charakterystykę, nie są tak elastyczne jak młodsze jednostki M50 i M52 znane choćby z E36. Ale jest wyjątek – odmiana 325e osiąga niezwykle nisko duży moment obrotowy i potrafi spalać mniej niż wersje czterocylindrowe. Przy tym dzięki małemu wysileniu imponuje trwałością. Co ciekawe, za bardzo odporną uchodzi też jednostka S14 napędzająca M3 i 320is (192-238 KM). Diesle pracują całkiem kulturalnie, ale dzisiaj uszczelnienie czy ustawienie ich pomp wtryskowych może się okazać trudne.



Młodsze jednostki R4 z rodziny M40 są trwałe, ale nie aż tak jak starsze M10 (fot.).



Diesle miały znacznie lepszą opinię niż w E36, jednak praktycznie już wyginęły.



Kultowe benzynowe R6 (M20) genialnie brzmią, przyjemnie jeżdżą. Mogą wytrzymać niezwykle dużo, ale napęd rozrządu trzeba zmieniać często. I dbać o układ chłodniczy.

Dlatego powstała odmiana 325e (Eta). Na bazie jednostki 2.5 powstał silnik 2.7, ale jego maksymalne obroty to 4700-5200 obr./min (zależnie od wersji). Moc wynosi od 122 do 129 KM, za to silnik ten dysponuje tak potężnym momentem przy niskich obrotach, że jego charakterystyka przypomina nowoczesne turbodiesle. I podczas spokojnej jazdy spala tyle co jednostki R4. To bardzo efektywna odmiana do jazdy. A przy tym dzięki niewielkiemu wysileniu niezwykle długowieczna.

Nieoczywistych wersji było więcej. Choćby oferowane jedynie na dwóch rynkach 320is czy kompletnie przekonstruowane w stosunku do reszty wersji 325ix ze stałym napędem 4x4.

Ale jedno w E30 jest niezmienne – radość z jazdy. W odmianie 325ix napęd preferuje tylną oś, wyjściowo na przód trafia jedynie 37% momentu obrotowego. Jednak do wersji 4x4 ciężko było o niektóre części już lata temu. A nie jest bezawaryjna, psują się skrzynie rozdzielcze, wielowypusty w przednim wale napędowym. Mnóstwo podzespołów w tej odmianie jest innych, poczynając od zawieszenia przez nawozie, podzespoły silnika po felgi. Te w 325ix różnią się odsadzeniem od standardowych E30.

Ale dzisiaj nawet użytkownicy najzwyklejszych E30 narzekają na olbrzymie trudności z dokupieniem elementów wnętrza w akceptowalnej kondycji (choćby boczków drzwi i podsufitek). Ciężko też o przednie lampy w dobrym stanie i znośnej cenie czy elementy blacharskie. To jeden z powodów, dla których na E30 trzeba już patrzeć jak na pełnoprawnego klasyka i lepiej darować sobie auta do remontu oraz tzw. projekty. Wciąż można trafić na egzemplarze zachowane w nienagannym stanie. Są drogie, ale przynajmniej nie powinny stracić na wartości. I można się nimi od razu cieszyć. A gdy się ma E30, to żal nim nie jeździć.

TEKST: R. ANDRZEJEWSKI, ZDJĘCIA: AUTOR, ARCH., BMW

Typowe usterki

Po ponad 40 latach od początku produkcji wiele E30 jest już po remontach, niestety nie wszystkie przeprowadzono w wysokim standardzie.



Wycieki oleju (z miski, tyłu silnika, ale też ze skrzyni) to częsty problem.

- W silnikach M20 może dojść do **wypalenia uszczelki pod głowicą czy pęknięcia głowicy** z powodu przegrzania
- Nietrwały **pasek rozrządu** w M20 i M40
- Awarie sprzęgła wiskotycznego wentylatora chłodnicy, nieszczelne węże chłodnicze



Szczególnie jednostki R6 są wrażliwe na zaniedbania układu chłodzenia.

- **Korozja fartuchów pod tylnym zderzakiem**, podłogi bagażnika (zwłaszcza pod akumulatorem w 325i), **podszybia**, dolnych krawędzi drzwi, w okolicach tylnego ucha do holowania, dołów przednich nadkoli
- W M40 **wytarte wałki rozrządu**, hałasujące popychacze zaworowe
- **Wycieki z przewodów wspomagania kierownicy**



O części blacharskie w dobrym stanie jest już od dawna trudno.

Wersje nadwoziowe

Poprzednik (seria E21) był dostępny tylko z 2-drzwiowym nadwoziem. W E30 pojawiły się aż cztery wersje nadwozia, a do tego karoseria odmian 4x4 (325ix) oraz M3 różni się od innych.



Popularny sedan przegrywał z konkurencją w kwestii przestronności. Ale prowadzi się tak samo dobrze jak coupe, a samo nadwozie jest lżejsze. Na zdjęciu odmiana sprzed liftingu, która miała jeszcze stalowe zderzaki.



Kombi nazywane Touring debiutowało przy okazji liftingu w 1987 roku. Pierwszy prototyp tej wersji stworzył samozwańczo po godzinach pracownik koncernu BMW. Najmłodsze kombi bywają całkiem bogato wyposażone.



Szczególnie poszukiwana jest odmiana dwudrzwiowa. Mimo że formalnie jest to sedan, nazywa się ją coupe.



Pojemność bagażnika w wersjach 2- i 4-drzwiowej to niezłe 425 l, ale krawędź załadunku jest bardzo wysoko.



Touring mieści jedynie 370 l (maksymalnie 1125 l), kanapa się tutaj składa. Dostęp też jest daleki od ideału.

Kabriolet

Odmiana z miękkim dachem zadebiutowała w 1985 roku, lifting przeszła dopiero trzy lata po odmianach 2d i 4d. Jej produkcję zakończono dopiero w kwietniu 1993 roku. Zależnie od rynku BMW używało nazwy Cabrio lub Cabriolet. Te auta miały często lekkie życie, rzadziej mają problemy z korozją, wcześniej niż inne wersje nadwoziowe zaczęły drożeć. Kabriolety są tylko czteroosobowe, ciaśniejsze z tyłu niż inne wersje, a ich bagażniki mieszczą jedynie 312 l.

Niestety elektryczny mechanizm dachu i silniczek jego pokrywy nie są niezawodne. A naprawy są dość kosztowne, ale specjalistyczne warsztaty robią to skutecznie. Plastikowe szyby w dachu często bywają porysowane.





W przypadku kabrioletu nieskładający się dach jest poważnym argumentem przy negocjacjach ceny.

LEGENDA: ★ niepolecany; ★★ warunkowo godny zainteresowania; ★★★ godny zainteresowania; ★★★★ polecany;

Historia modelu

1982: Początek produkcji 316, 320i i 323i (2.3 R6 150 KM), tylko wersja 2d
1983: Debiut odmiany 4d
1985: Pojawiają się kabriolet i 325ix oraz 324d, 325i zastępuje 323i, delikatne zmiany w kabinie, inne zderzaki
1986: Do gamy E30 dołącza M3
1987: Lifting modelu (większe lampy, plastikowe zderzaki), debiutują Touring (kombi) oraz turbodiesel, koniec gaźnikowej wersji 316, w odmianach benzynowych pojawia się wtrysk Motronic
1988: Wspomaganie kierownicy standardem
1989: Debiutuje 16-zaworowy 318is
1990: Lifting kabrioletu, debiut E36
1991: Koniec produkcji odmian 2d i 4d
1993: Zakończenie produkcji kabrioletu
1994: Z taśm zjeżdża ostatnie E30 Touring



Poprzednik: E21 zaprojektował Paul Bracq, produkowano je od 1975 r.



Lifting objął wersje 2d i 4d w 1987 r., kabriolet w 1990 r., a M3 ominął.



Następca: E36 coraz częściej też jest już postrzegane jako youngtimer.

Baur TC2

Rok przed fabrycznym kabrioletem na rynku pojawiła się odmiana typu targa produkowana przez firmę Baur ze Stuttgartu. Auta można było zamówić w sieci BMW. Dach składał się z dwóch elementów, można je zdejmować oddzielnie.



Powstało ponad 10 tys. szt. TC2, mogły mieć dowolny silnik benzynowy, zbudowano nawet wersję M3 TC2.

★★★★★ szczególnie polecany

M3 i włoska „emka”

Ze względu na sporą masę jednostek R6 zdecydowano, że najmocniejsze E30 napędzać będzie wysokoobrotowy silniki R4. I był to świetny wybór, do dzisiaj pierwsze M3 stanowi wzorzec zwinności. Kultowa jednostka S14 (2.3-2.5 l) słynie z niezwykle żywiołowych reakcji. Na rynku europejskim M3 wyposażano w skrzynię biegów typu „dog leg” z jedynką „do tyłu”. Ze względu na wysokie opodatkowanie jednostek większych niż dwulitrowe we Włoszech i Portugalii zamiast M3 oferowano tam jedynie wersję 320is. Ma ona zwykłe nadwozie i silnik S14 o zmniejszonej do 2 litrów pojemności. Osiąga 192 KM, ale jest lżejsza od M3, równie szybka i od lat bardzo poszukiwana.



M3 zawsze były drogie, ale aktualnie ceny są horrendalne. Szkoda, bo stały się towarem inwestycyjnym zamiast cieszącymi kierowców maszynami.



Powstało tylko 786 szt. kabrioletów M3. Kosztują od 90 tys. euro wzwyż.



Niepozorne 320is ma silnik z M3. Co ciekawe, mogło być czterodrzwiowe.

Sytuacja rynkowa

Egzemplarze w oryginalnym stanie, szczególnie wczesne, potrafią być już bardzo drogie. Zwłaszcza odmiany dwudrzwiowe i Cabrio. Poluje się na skrzynie manualne, silniki R6 lub wersje 318is. Pożądana jest klimatyzacja. Znacznie tańsze są E30 w nieoryginalnej specyfikacji, np. z mocniejszymi silnikami z E36. Takie auta nigdy nie będą kolekcjonerskimi perełkami, ale potrafią świetnie jeździć. Ceny są wysokie również dlatego, że zajeżdżone egzemplarze już prawie zniknęły z rynku. Ale popyt też nie jest taki jak kiedyś, dotyczy to zwłaszcza odmian 4-cylindrowych.

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE W ZŁ	
10 000-15 000	E30 do remontu blacharskiego, albo po koszmarnym tuningu sprzed dwóch dekad.
20 000-25 000	Można znaleźć dość dobry egzemplarz, nawet z R6 i manualną skrzynią, ale raczej kombi.
35 000-40 000	Zdrowe blacharsko odmiany Cabrio i 2d. Ale często w niefabrycznej specyfikacji.
60 000-75 000	Świetny stan oryginalny lub po porządnej renowacji, z klimatyzacją i mocnym silnikiem.
Od 140 000	Tyle kosztują najtańsze 320is w bardzo dobrej kondycji. Ceny M3 startują od 300 tys zł.

325ix

Wielu znawców E30 mówi, że odmiana 4x4 to inny samochód. Stały napęd zaprojektowano razem z firmą ZF, a skrzynia rozdzielcza to produkt Fergusona. 325ix ma inne płytę podłogową, przednie błotniki (szerszy rozstaw kół), ramy pomocnicze z aluminium. Specyficzna jest miska olejowa, różni się nawet blok silnika.



Wersję 325ix oferowano ze wszystkimi nadwoziami poza kabrioletem. Nie cieszą się one popytem, znacznie gorsza jest podaż części.



Za rozdział napędu w 325ix odpowiada sprzęgło wiskotyczne.

Oryginalny stan jest w cenie, tak samo jak fabryczna specyfikacja. Dla wielu fanów starszych BMW kompletnie wyposażone skrzynki narzędziowe (na spodzie pokrywy bagażnika) to arcyważna kwestia.



PODSUMOWANIE

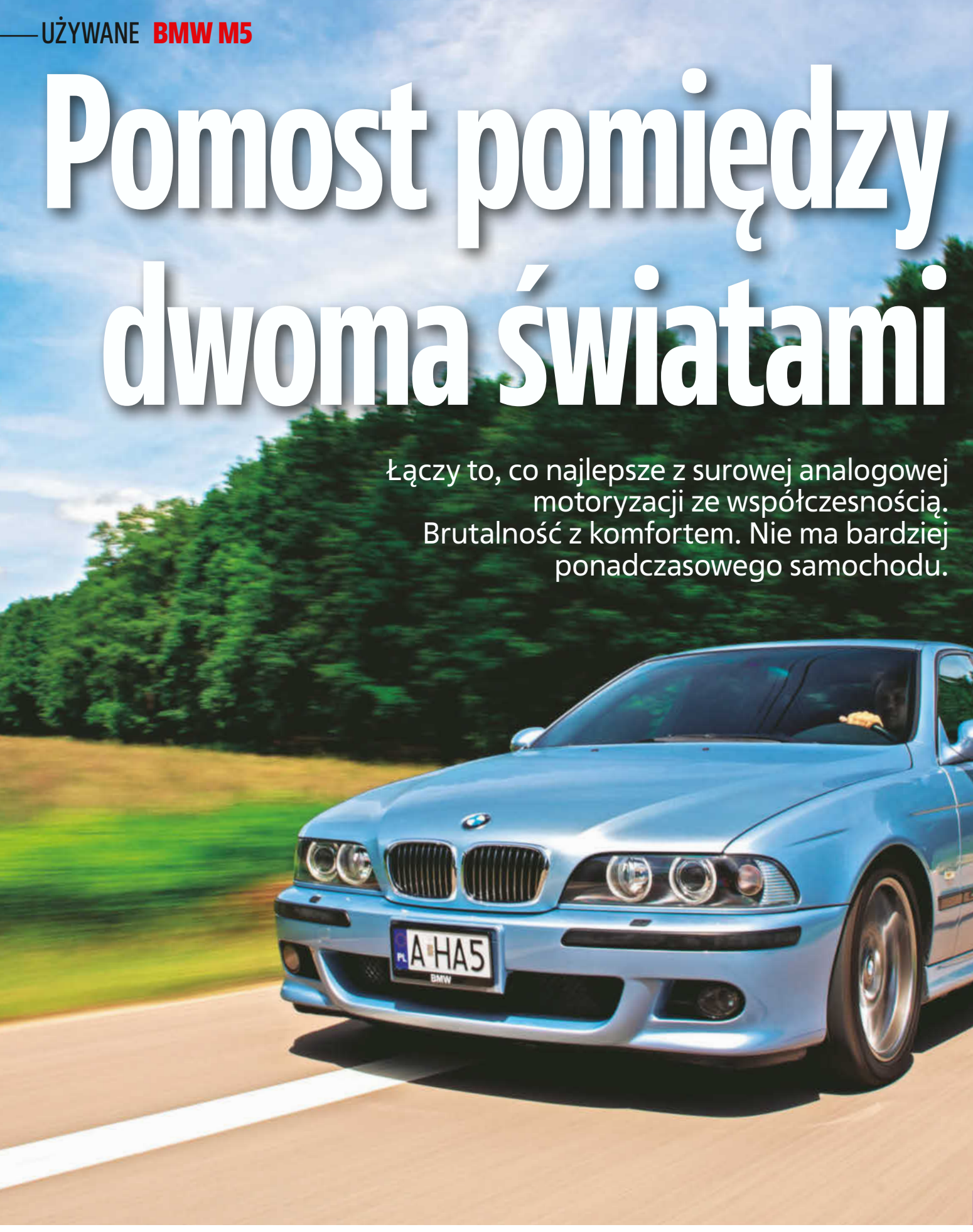
W cyfrowym świecie prawdziwie analogowy charakter E30 zachwyca zza kierownicy jeszcze bardziej. Ale błyszczą nie tylko mocne odmiany. Słabsze (i tańsze) wersje to zaskakująco trwałe auta, a wszystkie E30 są proste w naprawach. Jednak model ma poważną konkurencję – coraz bardziej postrzeganego jako youngtimera następcę. Odstraszają też ceny, choć nastąpiła delikatna korekta. Z drugiej strony E30 ma tak wiele zalet i kultowy status, że ciężko o prawdziwą alternatywę.

OCENA ★★★★★



Pomost pomiędzy dwoma światami

Łączy to, co najlepsze z surowej analogowej motoryzacji ze współczesnością. Brutalność z komfortem. Nie ma bardziej ponadczasowego samochodu.





Zaczęło się od kłótni, na samej górze. Silniki V8 w BMW pojawiły się już w 1954 roku, prawie dekadę przed V8 Mercedesa. Napędzały model 502 nazywany Barokowym Aniołem i legendarnego roadstera 507. Ale to rzędowe „szóstki" są zapisane w DNA monachijskiej marki. Na początku lat 90. motoryzacyjny wyścig zbrojeń trwał w najlepsze, kolejne mocniejsze M5 miało mieć pierwotnie doładowany silnik R6. Karl-Heinz Kalbfell, szef działu M w BMW, chciał być wierny tradycji. Ale potencjalni klienci z USA nie chcieli. Oczekiwali większych silników, więcej cylindrów. Udowadniała to sprzedaż Mercedesów AMG, ale też sukces pozycjonowanego inaczej Lexusa LS 400.

Sześć cylindrów za oceanem wielu kojarzyło się bazowymi wersjami rodzimych aut. Swojej idei Kalbfell nie obronił przed resztą zespołu. Ale obronił filozofię, dzięki której E39 M5 jest tak niezwykle ponadczasowe. Chciał mieć w ofercie „wilka w owczej skórze", stawiał na powściągliwą ekskluzywność. Lepiej chyba nie wiedzieć, co Karl-Heinz Kalbfell powiedziałby na temat dzisiejszych krzykliwych i agresywnych aut tej klasy.

Zdecydować się na V8 to jedno, stworzyć taki silnik, godny BMW ze znaczkiem M, to co innego. Bazą był zaprezentowany w 1996 roku M62. Świetny, problem w tym, że dewizą działu M były wysokie obroty, które niekoniecznie szły w parze z M62. Ale zastosowanie indywidualnej przepustnicy na każdy z cylindrów w znacznym stopniu pomogło to zmienić. Taki układ w drogowym V8 miały wcześniej jedynie Alfa Romeo Montreal i Ferrari 355. W silniku S62B50 po raz pierwszy w historii marki zastosowano podwójny układ VANOS odpowiadający za płynną regulację faz rozrządu, niezależnie dla wałków ssących i wydechowych. Rezultat? Przy 1000 obr./min prawie pięciolitrowe V8 generuje blisko 400 Nm, a system VANOS sprawia, że M5 zawsze prze do przodu. Dzięki indywidualnym przepustnicom „gada" nie tylko wydechem, ale też dolotem. I uwielbia obroty niedostępne wówczas dla silników V8, poza tymi włoskimi oczywiście.

Na prawie 21-kilometrowej Północnej Pętli Nürburgringu M5 osiągnęło czas 8 minut i 20 sekund. O trzy sekundy lepszy niż 911 Carrera 4, o dwie gorszy od Carrery 4S. I to wszystko w komforcie, również



Tarcze mają 345 mm z przodu i 328 mm z tyłu. Kiedy M5 debiutowało, była to potęga. Na drodze do dziś są nie do zamęczenia. Jednak myśląc o track dayach, lepiej założyć wydajniejsze zaciski.



Niewiele wizualnie dzieli zwykłe E39 z pakietem M i M5. Kiedyś powściągliwość była cnotą.



Mała lotka to nie tylko ozdoba, wyraźnie zwiększa docisk na autostradzie.



M5 NIE POWSTAŁO, ŻEBY WALCZYĆ NA TORZE, TO CZTERODRZWIOWE GRAN TURISMO, KTÓRE JEST ŚWIETNE W TRASIE I UBÓSTWIA KRĘTE DROGI

BMW liczyło na sprzedaż 10 tys. sztuk M5. Finalnie sprzedano ponad dwa razy więcej aut, aż połowę za ocean.



Indywidualna przepustnica na każdy z cylindrów. Taki układ w V8 to ekstremalna rzadkość.



Wraz z rozgrzewaniem silnika znika pomarańczowe pole na obrotomierzu. Wypalone piksele to niestety norma w E39.



Chcesz automat? Kup Mercedesa lub Alpinę. BMW było w kwestii skrzyni bezkompromisowe. Jest niezła, ale wymaga rozgrzania.

Alpina B10: mniej ostra, też szybka i dostępna jako Touring

Nadworny tuner BMW (a dzisiaj część koncernu) przygotował ciekawą alternatywę dla M5. B10 V8 i zastępujące je w 2002 roku V8S osiągały 340-347 KM i 375 KM. Ale ta druga odmiana miała moment obrotowy większy nawet od M5. I obie wersje oferowano też z nadwoziem kombi (Touring). Żeby nie stanowiły bezpośredniej konkurencji dla M5, łączono je z automatycznymi skrzyniami Switch-Tronic, dającymi możliwość zmiany przełożeń przyciskami na kierownicy (tylko wczesne B10 V8 mogły mieć „manual"). W gamie były też sześciocylindrowe B10 3.2 i 3.3 (260 i 280 KM) oraz po raz pierwszy w historii firmy z Buchloe diesel. D10 Biturbo osiągało 238 KM i tak jak benzynowe 3.2 i 3.3 mogło mieć skrzynię manualną lub automat. Bloki silników benzynowych B10 nie były po prostu rozwiercone. BMW szykowało je specjalnie dla Alpiny, stosowano wyraźnie ostrzejsze walki rozrządu.



Słabsze B10 z silnikami R6 (3.2 i 3.3) mają tak samo zmodyfikowany układ jezdny i hamulcowy jak mocniejsze V8 i V8S.

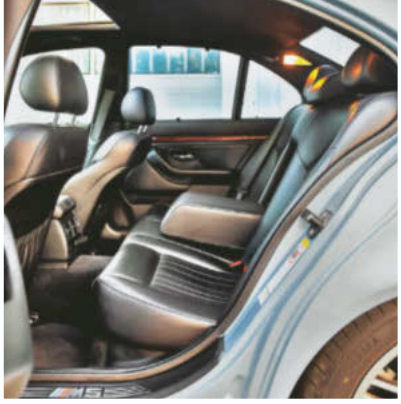


W ostatnich latach ceny Alpin mocno ruszyły w górę. Wszystkich B10 powstało jedynie ok. 2,3 tys. sztuk.



460 litrów pojemności, są tu akumulator i wnęka na zapas, ale nie oferowano go w M5. Pojemnik z narzędziami na spodzie klapy.





Podróż w pierwszej klasie, na jednych z najlepszych foteli w historii motoryzacji. O dziwo, mimo swojej wygody nieźle trzymają, gdy droga staje się kręta.



Powiedzieć, że ta kabina jest wygodna i logiczna w obsłudze, to nic nie powiedzieć. Sporo tworzyw zawstydza dzisiejszą klasę premium.



M5 umie sprawić, że jesteś lepszym kierowcą. Trzeba się z nim tylko trochę oswoić.

psychicznym. Bo zastosowano w silniku układ tzw. półsuchej miski oleju, z dwiema pompami. Nawet przy największych przeciążeniach w zakrętach nie trzeba było martwić się o smarowanie głowic.

Możliwości M5 na torze szokowały jeszcze bardziej, gdy weźmie się pod uwagę, że zastosowano tu przestarzałą przekładnię kierowniczą typu śrubowo-kulowego. Na inną pod maską nie było miejsca (w R6 montowano zębatkowe). Nie jest mistrzowska w komunikatywności, ale precyzja jest świetna. Jeszcze bardziej zaskakują możliwości M5 na torze, gdy dowiemy się, jak dobrze (bez układu pneumatycznego, bez adaptacyjnych amortyzatorów) radzi sobie z gorszymi drogami. Ale to magia wszystkich E39. A M5 również powstało przede wszystkim, żeby pokonywać szybko i w komforcie olbrzymie odległości. To, że daje tak wiele przyjemności, gdy droga robi się kręta, to niejako dodatek. Ale bardzo znaczący.

Mocniej traktowane M5 trochę się przechyla. Brutalnie traktowane wcale nie jest przerażające. Doskonały rozkład mas, wyważenie, fenomenalnie sztywne nadwozie prowadzą tu doświadczonego kierowcę za rękę. A fabryczna „szpera" płytkowa i pokłady momentu obrotowego żywiołowego silnika tylko zachęcają do jazdy kontrolowanymi poślizgami. M5 lubi zabawę, ale nie jest zabawką. Pomaga, ale nie zrobi nic za kierowcę, nie zwalnia z myślenia tak jak współczesne auta. Dlatego nie wszystkie egzemplarze dotrwały do dzisiaj. Ale dlatego też tak je uwielbiamy.

M5 E39 nigdy nie były tanie. Bo nigdy się nie zdezaktualizowały. Maciej Nowaczyk, manager Stacji Klasyki, firmy zajmującej się sprzedażą i opieką nad klasykami, mówi, że ta generacja M5 łączy w sobie mnóstwo cech pożądanych przez klientów. Analogowość, ale bez żadnych wyrzeczeń. Jak na te osiągi akceptowalne koszty serwisu i niezłą niezawodność. Jest przyjazne rodzinie, oferuje pełną użyteczność. Same silniki S62B50 nie boją się dużych przebiegów. Ale w przypadku tych aut warto bić się o te niższe. Gwarantują wartość, duża szansa, że wciąż rosnącą.

Nowe auta tego segmentu są dużo szybsze, bez porównania mocniejsze. Ale czy będziemy je pamiętać tak jak E39 M5? Nie ma szans.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

PORADNIK KUPUJĄCEGO

BMW M5 E39 (1998-2003)

- **DOSTĘPNOŚĆ** na naszym rynku jest słaba, w Europie Zachodniej M5 trzeba już szukać bardziej u dealerów klasyków, a nie wśród typowych ogłoszeń. Auta z aukcji w USA potrafią być bardzo zmęczone, trzeba być niezwykle ostrożnym. Na rynku japońskim M5 się zdarzają, ale znacznie rzadziej niż kiedyś.
- **NADWOZIE** jest podatne na korozję jak w każdym innym E39, ale część M5 ze względu na swoją wartość miała dobre życie. Rdzy trzeba szukać na rantach nadkoli, progach (wzmocnienia pod podnośnik są kluczowe), tylnej klapie, dołach drzwi, ramce wokół wlewu paliwa, w wannie na koło zapasowe i akumulator w bagażniku. Uszkodzone potrafią być fotochromatyczne lusterka, felgi (są dość trudne w renowacji).
- **USTERKI** po części M5 dzieli ze zwykłymi E39. Znikają piksele na zegarach, panelu klimatyzacji i centralnym wyświetlaczu, psuje się rezystor dmuchawy („jeż"). Sprzęgło nie ma tu lekko, psują się przepływomierze (MAF), często moduły systemu VANOS. Silnik może konsumować olej, szczególnie wczesne egzemplarze. Przy większych przebiegach warto skontrolować stan panewek, zwłaszcza w autach z USA. Zdarzały się ich zatarcia, ale nie jest to absolutnie tak częsty problem jak w np. w M3 E90. Przy dużych przebiegach mogą wystąpić problemy z napinaczem rozrządu czy samym łańcuchem. Po latach trzeba się często zająć też tulejami wahaczy, drążkami.
- **CZĘŚCI ZAMIENNE** wspólne z „cywilnymi" E39 są do kupienia bez problemów w ASO i jako zamienniki. Te typowe dla M5 w większości są w ASO, ale niektóre są już niedostępne. Alternatywą dla fabrycznych elementów układu jezdnego, hamulcowego, wydechowego mogą być podzespoły uznanych producentów części z rynku „performance".
- **KOSZTY** serwisu i części są znacznie wyższe niż zwykłych E39, ale nadal nie jest to poziom np. Porsche. Za 150 tys. zł można kupić auto z większym przebiegiem. Te bardziej zadbane, z niższym kosztują od 200 tys. zł.

DANE TECH.	M5
Silnik	benzynowy
Pojemność skokowa	**4941 cm³**
Układ cylindrów/zawory	V8/32
Moc maksymalna	**400 KM**/6600
Maks. moment obrotowy	**500 Nm**/3800
Napęd	tylny
Skrzynia biegów	man./6-biegowa
Długość/szerokość/wys.	478/180/143 cm
Rozstaw osi	283 cm
Masa własna (norma DIN)	1720 kg
Opony (przód; tył)	245/40; 275/35 R18
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane test.)	
Prędkość maksymalna	250 km/h*
Przyspieszenie 0-100 km/h	5,3 s
Średnie zużycie paliwa (98)	13,9 l/100 km

* ograniczona elektronicznie

Generacje M5

BMW było pierwsze. Nikt wcześniej nie stworzył takiego połączenia.

To jedna z bardziej fascynujących sag w historii motoryzacji. Jej początki sięgają lat 60. i 70., gdy w BMW stwierdzono, że auto sportowe wcale nie musi być niepraktyczne, ciasne, pełne ograniczeń. Że może mieć nadwozie i funkcjonalność popularnego modelu. Gdy debiutowało pierwsze M5, zawstydzało osiągami wiele ówczesnych znamienitych aut sportowych. Ale miało silnik z jednego z nich.



BMW M1 (1978-1981)
Powstało tylko w jednym celu – by walczyć w wyścigowej Grupie 5. Zbudowano ich zaledwie 453 sztuki, z czego 53 trafiły do motorsportu. Pozostałe były autami drogowymi, wymagała ich homologacja. Aukcyjne ceny M1 osiągają 500-800 tys. dolarów.

SERCE PIERWSZYCH M5 I WŁOSKIE KORZENIE
Auto zaprojektował sam Giorgetto Giugiaro, ramę rurową Dallara. Początkowo za konstrukcję odpowiadało Lamborghini, ale nie dotrzymywano terminów. Zamontowana centralnie jednostka to R6 M88, która później trafiła do M5 oraz M635 CSi. Osiągała 277 KM, a w odmianach wyścigowych 470 KM lub aż 850-1000 KM (turbo).

PIERWSZA GENERACJA: E28
Silnik z superauta w klasycznym sedanie. 286-konna jednostka M88 to jednak nie wszystko. Zaprezentowane w 1985 roku pierwsze M5 szokowało też doskonałym układem jezdnym. Powstało tylko 2,2 tys. sztuk.

DYSKRETNE, DROGIE I KRÓLEWSKIE
Żadnej ostentacji. M5 E28 niewiele różniło się od zwykłych 520i. Ale kosztowało koszmarne 80 tys. DM, bo budowano je ręcznie zakładzie BMW Motorsport w Garching. Jedno z tych aut ukochał sobie król Szwecji Karol XVI Gustaw i często je użytkował.





DRUGA GENERACJA: E34
Zaledwie trzy lata po pierwszym M5 pojawia się następca. Równie stonowany wizualnie, ale z ostrzejszym układem jezdnym. Silnik to nadal rzędowa „szóstka", ale nowa (S38). Pierwszy wariant 3.6 osiągał 315 KM, drugi 3.8 aż 340 KM i łączono go z sześciobiegową skrzynią.

SUKCES RYNKOWY I WERSJA TOURING
W 1992 roku przy okazji liftingu pojawia się kombi, czyli Touring – i z miejsca zostaje najmocniejszym autem tego typu na świecie. Wszystkich M5 tej generacji zbudowano ponad 12 tys. sztuk, ale jedynie 891 to wersje kombi.



TRZECIA GENERACJA: E39
Po raz pierwszy silnik V8, ale nadal z niezależnymi przepustnicami. Tylko manualna skrzynia biegów. Powstało ponad 20 tys. sztuk.

PIĄTA GENERACJA: F10
Podwójnie doładowane V8, nowa skrzynia dwusprzęgłowa. Wciąż tylny napęd i spore problemy z trakcją. Oraz z silnikami.



CZWARTA GENERACJA: E60
To już nie było analogowe auto. Pod maską zaprezentowanego w 2004 roku modelu pojawił się szokujący, zupełnie nowy silnik V10 o mocy 507 KM, a za zmiany biegów odpowiadała zautomatyzowana skrzynia SMG III. W USA sprzedawano M5 ze skrzynią manualną.

F1 W WERSJI KOMBI
Swoją maksymalną moc silnik tej generacji osiąga przy 7750 obr./min, przez co dźwięk jest niesamowity i porównywany do bolidów F1. W 2007 roku do gamy dołączyło kombi (E61), powstało ich niewiele ponad 1 tys. sztuk. Ta generacja przestała już być dyskretna, ale stała się też znacznie bardziej skomplikowana. Silniki V10 nie są nietrwałe, jednak koszty obsługi serwisowej mocno wystrzeliły w górę.





SZÓSTA GENERACJA: F90
Napęd 4x4 xDrive, ale z trybem tylnonapędowym. Trwały automat ZF, ciekawe wersje Competition i CS. Też jedynie jako sedan.



SIÓDMA GENERACJA: G90
Aktualne M5 występuje również jako Touring (G99), osiąga moc systemową 727 KM i jest hybrydą typu plug-in.



2 wydania gratis*

12 wydań Świata Wiedzy za 119,90 zł

Zaprenumeruj Świat Wiedzy

z darmową dostawą do domu**

Aby zamówić prenumeratę, wejdź na **https://czytelnia.pl**,
wyślij e-mail na: **prenumerata@bauer.pl**,
zadzwoń: **67 210 86 05**, **67 354 16 05** lub zeskanuj kod QR obok.

Świat Wiedzy można zaprenumerować od aktualnego numeru.

Wysyłkę egzemplarzy w prenumeracie realizujemy za pośrednictwem Poczty Polskiej listami ekonomicznymi; koszt dostawy na terenie kraju ponosi Wydawnictwo. W przypadku prenumeraty wysyłanej poza granice kraju do jej ceny doliczamy opłatę pocztową za list ekonomiczny.
Termin dostawy jest zgodny z Regulaminem Poczty Polskiej.

Zapłata: wraz z pierwszym egzemplarzem z zamówionej prenumeraty wyślemy fakturę proforma, którą prosimy opłacić w ciągu 10 dni po jej otrzymaniu.
Faktury VAT wystawiamy na życzenie Zamawiającego.

Zamawiającemu przysługuje prawo odstąpienia od umowy prenumeraty bez podania przyczyny i ponoszenia kosztów, jeśli zgłoszenie odstąpienia nastąpi w terminie 14 dni od dnia dostarczenia pierwszego numeru czasopisma. W innych przypadkach obowiązują przepisy Kodeksu cywilnego oraz Ustawy o prawach konsumenta. Wzór pisma o odstąpieniu od umowy znajdą Państwo w regulaminie sklepu na stronie **https://czytelnia.pl**

W przypadku pytań lub reklamacji prosimy dzwonić pod numer **67 210 86 05** albo **67 354 16 05** w godzinach od 8 do 18.

* Liczba wydań gratisowych liczona w odniesieniu do cen okładkowych.

** Darmowa dostawa realizowana na terenie kraju za pośrednictwem Poczty Polskiej listami ekonomicznymi.


Weź chustki
na drogę!
otwórz tutaj
UMYJ & JEDŹ
AUTOLAND
car care
CHUSTECZKI
DO KOKPITU
matowe
antystatyczne
z pszczelim woskiem
przebadane dermatologicznie
XL
AUTOLAND
car care