



Pár slov o motorech

- **730i** [3.0 R6, 24V, 170 kW, od 4/2005 190 kW, 300 N.m, 2003-2008]: Papírové parametry nevypadají špatně, praxe je méně slavná – běžně jedenáctilitrá spotřeba a nic víc než plynulý pohyb. Body sbírá hlavně levným servisem.
- **745i** [4.4 V8, 32V, 245 kW, 450 N.m, 2001-2005]: Na rozdíl od menšího osmiválce 735 už skutečně jede, třináctilitrá spotřeba je srovnatelná. Dobrý motor, časem však vyžaduje kompletní přetěsnění za desítky tisíc. U některých sérií se vyskytl prasklé pístní kroužky, častěji však za vysokou spotřebou oleje stojí ztvrdlá gufera ventilů.
- **750i** [4.8 V8, 32V, 270 kW, 490 N.m, 2005-2008]: Po modernizaci byly oba osmiválce zvětšeny, za zmínku stojí hlavně tento silnější, s vůbec nejlepším poměrem výkonu ke spotřebě.
- **760i** [6.0 V12, 48V, 327 kW, 600 N.m, 2003-2008]: Jediný motor bez změny společný pro modely před faceliftem i po něm, zvětšenou verzi s objemem 6,7 litru používá Rolls-Royce. Výkonová suverenita, průměrně patnáctilitrá spotřeba a navzdory přímému vstřiku HPI překvapivá spolehlivost.
- **730d** [3.0 R6, 24V, 160 kW a 500 N.m, od 4/2005 170 kW a 520 N.m, 2002-2008]: Asi nejrozměšnější motorizace, zejména v pozdější verzi 170 kW. Rizika hodně ojetého diesela přesto nejsou malá, obezřetný kupující připlácí za méně používaný mladší kus.
- **740d** [3.9 V8, 32V, 190 kW, 600 N.m, 2002-2005]: Silný, ale ne až tolik dynamický, těžký, užraný a už coby nový ne právě záračně spolehlivý diesel nabízí jistotu jen v jednom – i kdyby jezdil na vzduchu, za čas si jej nebudete moci dovolit.
- **745d** [4.4 V8, 32V, 220 kW a 700 N.m, od 8/2005 pak 242 kW a 750 N.m, 2005-2008]: S větším objemem a piezovstřikovači mnohem lépe jede, trochu méně se kazí a o litr méně žere. Zátah lokomotivy je opojný, v dlouhodobém horizontu ale pořád cesta do pekla.

▲ Skvělá volba ► Záleží na prioritách ▼ Nebrat

Ceny – příklady z českých bazarů

Nejlevnější:	119 000 Kč, 745i/245 kW, 2002, neověřených 225 000 km
Nejdražší:	634 000 Kč, 730d/170 kW, top stav, 2007, 83 000 km
Náš tip:	299 000 Kč, 740i/225 kW, 2005, 185 000 km

Hodnocení

Komfort:	1,00
Prostornost:	1,00
Dynamika:	1,00
Pohonné jednotky:	1,00
Spolehlivost:	2,75
Servisní náročnost:	3,00
Ceny a nabídka dílů:	3,00
Výsledná známka	2,04

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke kontinentům



Problémy se samočinným ovládáním víka kufru obvykle mívají na svědomí četné netěsnosti ovládací hydrauliky



Na této dvoustraně vidíte provedení před faceliftem, o němž mnozí říkají, že je tak ošklivé, až je vlastně krásné. V testu na následující straně spatříte model po modernizaci, která svéráz Bangleova designu zmírnila.



V každém případě se vyhněte vznětovým osmiválcům. Jejich servis si mohl dovolit jen ten, komu ho platila automobilka v záruce.



Pro BMW typickým problémem jsou vůle v horním příčném rameni zadní nápravy (s připnutou kabeláží) a po letech horší stav brzdových hadic

Ceny originálních dílů

Díl	Cena
Přední spodní rameno s čepem	5640 Kč
Přední tlumič pérování	9820 Kč
Přední brzdové desky	4250 Kč
Přední brzdový kotouč – 1 kus	4520 Kč
Přední světlomet (adaptivní xenony)	32 920 Kč
Přední blatník	11 510 Kč
Čelní sklo	17 520 Kč
Filtr DPF	48 460 Kč
Vstřikovač – 1 kus	10 090 Kč
Turbodmychadlo	23 160 Kč
Automatická převodovka	150 630 Kč

Ceny včetně DPH na model BMW 730d/170 kW, 2008

tekoucí pístnice, pár hluchých reproduktorů výměnou koncových stupňů audiosystému (podle verze od dvanácti do pětaticeti tisíc), nefunkční elektrické polohování volantu výměnou sloupku řízení za sedm. A tak je to se vším, nelitujte tedy peněz za dobře udržovaný a odborně servisovaný kus, a ještě si pro jistotu nechte 50 % rezervy.

Při zkušební jízdě se zaměřte na vibrace a hluk podvozku. Pokud se volant třepe jako drahý pes, nebývá to jen z důvodu nevyvážených kol. Často je mají na svědomí prasklé silentbloky předních spodních ramen (jsou oddělitelné, výměna zhruba 3000 Kč), které jsou po klepajících tyčkách stabilizátoru (1100 Kč/kus) a tradičně bavoráckém vykotlaném horním příčném rameni zadní nápravy (v pokročilém stádiu se kola sklánějí do A) třetí nejčastější závadou na podvozku. U aut s aktivními stabilizátory DynamicDrive (vpředu i vzadu) navíc dejte pozor na netěsnosti hydraulického okruhu, klepání při přejezdu nerovností zde může být dílem neřešitelných mechanických vůlí uvnitř mechanismu. V tom případě je třeba kompletní stabilizátor za 34 000 korun vyměnit celý...

Přednosti a nedostatky

- ➕ Jízdní komfort [hlučnost, odpružení, rozměry sedadel] Dynamika (V8, V12) Jízdní vlastnosti [především Dynamic Drive] Rozumná spotřeba (730d) Tuhá karoserie, protikorozní ochrana
- ➖ Chybí verze 4x4 Osmisměrný iDrive, nelze instalovat češtinu Ceny oprav a originálních dílů Průměr otáčení, rozměry, horší výhled [široké sloupky] Po bazarech mnoho levných kusů v zoufalém stavu

Jak šel čas

- 2001:** Start výroby osmiválce 735i/200 kW a 745i/245 kW.
- 2002:** Prodloužené verze (E66) 735i/745Li. Diesely: šestiválce 730d/160 kW a osmiválce 740d/190 kW.
- 2003:** Další benzínové varianty – šestiválec 730i/170 kW a dvanáctiválec 760i-Li/327 kW.
- 2005:** Na jeře facelift. Motoricky beze změn jen 760i/Li, ostatní verze posilují nebo jsou nahrazeny novými. Modely 730i/190 kW, 740i/225 kW, 750i/270 kW, 730d/170 kW a 745d/220 kW.
- 2006:** Verze 730i, 745d nyní 242 kW.
- 2008:** Koncem léta nahrazení novou generací F01.

Závady a problémy

Poruchy komfortních funkcí a infotainmentu (zejména do roku 2005): Vesměs softwarové záležitosti.

Hluk a zhoršené funkce aktivních stabilizátorů (Dynamic Drive): Velmi často úniky oleje, klepání na nerovnostech značí vůli v nastavovacím mechanismu.

Závady samočinného ovládání víka zavazadelníku: Netěsnosti hydrauliky.

Poruchy zesilovačů audiosystémů.

U 730d prasklé výfukové svody, vzácněji i sací potrubí, u starších verzí (160 kW) stržené swirl klapy sání (poslední dnes už ojediněle).

Vadné separátory oleje, odvětrávání klikové skříně (všechny verze).

Kouřivost starších benzinových V8: Obvykle ztvrdlá gufera ventilů, vzácně prasklé pístní kroužky.

Závady vstřikovačů a turbodmychadel: Diesely při vyšších nájezdech.

Poruchy termostatu: Na přístrojovém štítu chybí teploměr motoru, řidič nemusí nic odhalit. Trvalé podchlazení agregát může být u dieselů příčinou problémů s neprobíhající regenerací DPF.

Úniky oleje z automatické převodovky.

Slepení předních světlometů: Rozleštění plexiskla pomáhá jen částečně, svítivost lze oficiálně obnovit pouze novým světlometem, neoficiálně pak repasí čítající i instalaci nových projektorů. Více informací a kontakt na facebooku: Svět lip.