

Připraveného nezahubí

Minulá generace bavorských sedmiček pozvolna mizí z dohledu značkových servisů. Je tak spolehlivá, nebo své majitele definitivně vysála?

V rubrice Bazar

SM 2

Vydáno 6. 1. 2014

Hyundai Accent

SM 3

Vydáno 13. 1. 2014

Toyota Prius

SM 4

BMW 7 (E65)

SM 5

Vydáno 27. 1. 2014

Mercedes-Benz G (W 463)

Důkladná prověrka je základem



Jaroslav Vážanský,
nezávislý specialista
na vozy BMW

BMW 7 generace E65 je velmi kvalitní auto, jako ojetina však často trpí zanedbanou údržbou a neodborným servisováním. Již při koupi je důležité mít s sebou zkušeného mechanika s diagnostikou BMW, ta univerzální na toto auto nestačí a mnoho

problémů neodhalí. Doporučuji zaměřit se na chyby ve všech jednotkách, úniky provozních kapalin, stav náprav a funkčnost veškeré výbavy (například soft close či audiosystém). Vstupní servis po koupi dobře udržovaného vozu může být jen v řádu tisíců korun, při neuvažném nákupu však šplhá až na statisíce, především u dieselů. Kdo hledá trvalejší hodnotu a hodlá si z kvalit E65 užít co nejvíce, hledá kusy v co největší výbavě – cena ojetiny tolik neklesá a oprava výbavy je vždy levnější než dodatečná instalace. Mezi nejlepší verze patří osmiválce 745i a 750i, které lze na rozdíl od dvanáctiválců 760 bez problémů „zaplynovat“. Model 730d má velkou turbodířku, ale je z dieselů nejspolehlivější. Naproti tomu jednotky 740d a 745d jsou po letech velmi problematické.

Servisní rady

Všechny motory mají bezúdržbový řetěz. Olejový servis dle ukazatele (vypočítává podle provozních podmínek), při menších nájezdech jednou ročně. Při každé třetí výměně oleje u dieselů instalujte nový odlučovač, kontrolu systému ventilace klikové skříně doporučujeme i u benzinových verzí (symptomy vyšší spotřeba oleje, při netěsnostech houpání volnoběhu). Výměna oleje v automatů (doporučujeme u specialistů) ideálně po 80 000 km.

Ze silnic minulé BMW 7 nemízi, z čehož lze usoudit, že i tak přežitekizovaný luxusní vůz lze v nějaké míře servisovat „alternativně“. Před deseti lety skoro nepředstavitelné – žádné jiné BMW se při náběhu výroby tolik netopilo v softwarových problémech a nešlo o mechaniku značkových servisů i při zdánlivě neškodných úkonech. Vždyť třeba dobře myšlená preventivní výměna oleje v tehdy inovativním šestistupňovém automatů ZF najednou dokázala skončit špatně – výměnou celého mechatroniku za šedesát tisíc, neboť jiná cesta k řešení záhadně zakouslého nouzového režimu prostě nebyla. To už se sice neděje, ale pověst servisně „neosedlatelného“ auta sedmičku E65 provázela ještě dlouho. Přitom třeba modely po faceliftu (2005-2008) byly v mnohém vyzrálejší než aktuální F01.

Šťastnější z majitelů dokonce tvrdí, že provoz dobře ošetřovaného kusu s přičetnou motorizací nebývá o moc dražší než menší pětky E60.

Opravdu na to máte?

Jako u každé luxusní ojetiny platí, že do oprav nevědomky pořízené zbedované ruiny není problém nasypat trojnásobek pořizovací ceny. Jen pouhé samozatmavovací sklíčko vnějšího zrcátka stojí víc než dvojí plné natankování stolitrové nádrže, nemluvě o takovém léčení staršího naftového osmiválce, který bude mít po deseti letech provozu přinejmenším dvojnásobek avizovaných 159 000 km. Nasčítaný „přepad“ z osmi unavených vstříkovačů vás časem přinutí vyměnit všechny – ve značkové dílně za ně dáte devadesát tisíc. Turbodmychadla se mění v páru (byť je

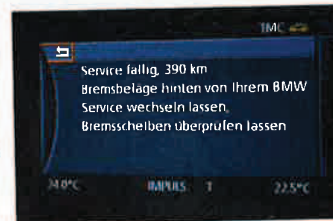
vadné jedno), atraktivitu snižují i dva filtry pevných částic s nevyzpytatelnými senzory a vlastně i převodovka, která drcena mohutným točivým momentem zakuká podle poznatku mechaniků vždy o něco dřív než u benzinových verzí.

Zajímavou alternativou k provozně levnějšímu (a určitě vhodnějšímu) šestiválci 730d jsou benzinové osmiválce. Na nich vinou vysoké pracovní teploty časem trpí veškerá těsnění (úniky oleje, vody), nevalnou životnost mají i gufera ventilů. Mohutný modrobílý kouř při startu z křižovatky tak ukazuje nejspíš na ně, ještě nutně nemusí jít o prasklé pístní kroužky, s nimiž se servisy u starších velkých valvetroniků také setkali. Co se výbavy týče, nepodceňujte pečlivé prověření všeho, co má nějak fungovat. Zlobící automatika víka kufru může skončit dvacetitisícovou opravou



Přelomové pojetí interiéru vyvolalo svého času pozdvižení. Pohodlí i zpracování jsou ale znamenité, na volič automatů pod volantem a krkolomný „osmisměrný“ iDrive si lze zvyknout.

Ovladače seřizování sedadel po bocích pevně středové opěrky někdo chválí, jiný proklíná. Vůbec celá ergonomie Bangleho E65 je hodně svérázná.



Systém CBS informuje o blížícím se servisu – jak celkovém, tak některých jednotlivých dílů. Češtinu nelze dainstalovat.