

BMW 5-serie



Text: Kjell Broberg,
foto: Staffan Swedenborg
/Motorjournalisterna AB

För ett par år sedan presenterade BMW sin bästa bil hittills, nya 5-serien. Över en natt blev framgångsrika 5-serien 1988-96 förvandlad till "gamla 5-serien" - men även om det stressar nybilsköparna, så glädjer det oss som botaniserar bland begagnade aristokrater. Då blev nämligen vår drömbil mer lättåtkomlig...

E34 är BMW:s fabrikskod på förra 5-serie som presenterades en bit inpå modellåret -88 och som tillverkades till och med utgången av -95. Övergångarna i "båda ändar" skedde flytande, den gamla kantiga E28 hängde med en bit som -88 års modell och det finns E34:or som är typade som -96:or. I Sverige har vi sålt 18 olika versioner av BMW:s förra 5-serie, men i Tyskland fanns det ännu fler. Den rika modellfloran betyder inte att köparen går vilse, det är lätt att katalogisera 5-serien eftersom de två sista siffrorna anger motorstorleken, Touring innebär kombiutförande, A att bilen har automatlåda och X betyder fyrhjulsdraft.

Undantaget



BMW 518i har varit 5-seriens "fyr cylindriga undantag" som trots bara 113/115 hk har varit en flexibel bekantskap och inte alls så seg som man kunde tro. En snittförbrukning på 0,87 liter per mil och en låg försäkring är intressant. 520i med minsta sexan drar inte så mycket mer bensin, men har inte heller så mycket mer bottenvid än fyran. 520i känns desto mer kraftfull i landsvägsfart, från och med -91 års modell fick också alla sexor 4-ventiltoppar och andra förbättringar som ökade effekten (520i 129-150 hk; 525i 170-192 hk) och samtidigt sänktes förbrukningen någon deciliter. En bragd om något, men det är bara vad vi förväntar oss från Motormästarna från München.

518i och 520i blev förstas bästsäljarna i 5-serien, men under yuppieyrans slutet av 80-talet var det större motorer som gällde. 525i var det förnuftiga valet för den som ville ha en rejäl sexa, med 192 hk i 4-ventilversionen blev prestanda raska: 0-100 gick på 8,6 sekunder och toppfarten var 230 km/tim. 530i med 184 hästars rak 6:a fanns i två år som ett halvt steg mot toppen, där 535i ståtade med sina 208 hk och 7,7 sekunder för 0-100 km/tim - 535i hänger med en Volvo 850 Turbo på rödljusracet. Men 535i fick inte vara ensam där uppe på toppen länge, M5 kom 1989, såg och segrade med sina ruggiga 340 hk ur en ändå civiliserad sexa.

535i är drömbilen

Därutöver har vi den fina Touring, kombiversionen som byggdes med samtliga motorer från -92, det fanns till och med M5 Touring för hundägaren som har sanslöst bråttom. För att ytterligare förvirra det hela kom V8-modellerna 1993 med beteckningarna 530i och 540i, dyra men ack så sofistikerade och sällsynta i den ekonomiska krisens år. Man ska inte heller glömma 525tds med 143 hästars underbar dieselturbosexa eller den fina dragbilen, fyrhjulsdrevena 525iX.

Vilken version ska man välja? En 535i är förstas drömbilen när vi väl har sorterat bort M5:or och V8:or av ekonomiska skäl - M5:or är underbara, men dyra och kan vara riskabla köp då de är föremål för skumma bilimporter med felaktigt reparerade eller rentav stulna exemplar. Fast det är förstas frestande att köpa en svensksåld M5 -89 för 250.000:-, men betänk att det handlar om både prestanda och kostnader i Ferrari-klass. En 518i/520i är det mer sansade och förnuftiga valet, en 525i är ett lite luddigare mellanting - 15-20.000:- dyrare än motsvarande 520i, men inte heller riktigt så snabb som en 535i. Titta lite närmare på - om ni hittar ett exemplar till salu - dieseln 525tds och fyrhjulsdrevena 525iX, 93:or kostar en bit över 200.000:- vilket är billigt med tanke på tekniknivån. Provkör!

Läder på allt!



Priserna gäller med normal paketutrustning bestående av ABS, krockkudde från och med -93, dimljus, manuell lucka, samt lättmetallfälgar. Men det fanns också en omfattande utrustningslista, där många detaljer ökar priset även på begagnade bilar: Automatlådebilarna såldes som speciella modeller med tillägget "A" i beteckningen, nypriset på dem var 19.000:- högre än de manuella; 7-tums BBS med 225/60R15 kostade mellan 14.000:- och 18.500:-; TRX-fälgar med däck gick på 31.000:-; eltaklucka kostade nästan 11.000:-; elstolar med minne 21.000:-; stora klimatanläggningen gick på 28.202:- för att inte tala om vad en komplett läderklädsel (läder på allt, även innertak och instrumentbräda!) betingade: 103.381:- utöver bilpriset! En vanlig, simpel, delläderklädsel kostade bara runt 20.000:- beroende på modell. Innan man avfärdar en bil som "för dyr" ska man med andra ord först undersöka utrustningen och kontrollera vad den är värd.

Motorvalet i andra hand



Nu köper vi ju inte en begagnad BMW 5-serie av rent förnuft, även om köpet inte är korkat på något sätt. Vi väljer just den modellen för att vi älskar bilar och närmare bestämt att köra bil. Därför ska vi välja ett exemplar som är både perfekt i karossen, välskött mekaniskt och har just den utrustning vi vill ha - sedan får motorvalet komma i andra hand. Skillnaden mellan ytterligheterna 518i och 535i är förstås stor, men inte mellan exempelvis en 520i och en 525i. Självt vill jag ha en sexa, läderklädsel, BBS-fälgar, AC,

lucka och gärna en diffbroms. Får jag bara de detaljerna så kan jag ta det mesta från 520i och uppåt bara bilen är perfekt och priset är överkomligt.

Lars Kempe som har lång erfarenhet av att testa bilar säger om 5-serien: *"Jag måste börja med att varna för direktimporterade bilar, efter att ha sett flera krockade och misstänkt stulna 5-serie i vår testhall. När det gäller långmilare vare sig de är importbilar eller svensksålda, så brukar vi alltid ta CO-prov på kylarvattnet för att se om det finns något läckage i toppen - en spricka eller en defekt topplockspackning. Det är inte speciellt vanligt med toppproblem på nyare årsmodeller, men en ny topp kan kosta 20.000:- med montering - därför är provet viktigt."*

Kräv en test

"Hjulupphängningarna är komplicerade och speciellt på två punkter hittar vi ofta fel: Kulleden i framvagnens casterstag och silentblocken i bakvagnen. Delarna är inte dyra, men felen påverkar bilens vägegenskaper och komfort. Vi ser ofta oljeläckage från de manuella växellådorna och ibland även från drivaxlarna vid differentialen. Bromsar och elsystem är inte mer felfrekvent än på andra kvalitetsbilar och rost har vi inte sett på de här bilarna - frånsett på fjäderbensfästen och bromsrör."

Köper man en så dyr bil som en 5-serie, är en konditionstest väl använda pengar - ta er därför omakett att kräva en test oavsett vem säljaren är.

1993 sänkte BMW Sverige reservdelpriserna med 20-40 procent och servicepriserna med 25 procent. Det betyder att BMW-ägandet inte blir någon mardröm bara man köper ett välskött exemplar.

Prislistan härintill ger exempel på BMW:s komplettpriser med både reservdelar och montering - att få nya bromsskivor och klotsar fram för 2.330:- inklusive arbete är inget att klaga på, inte heller drygt 3.000:- för montering av ny koppling med delar och allt.

700 kronors-moj

BMW har det lite speciella systemet med en servicedator som känner efter hur bilen körs och anpassar behoven därefter via lysdioder på instrumentbrädan - servicebesöken blir alltså individuella beroende på körstil. Nackdelen med systemet är att skurkar kan köpa en 700 kronors-moj och nollställa datorn utan att ens byta oljan - sensmoralen är att man ska lusläsa serviceboken och bara acceptera stämplat från auktoriserade verkstäder.

Med andra ord - köper du en svensksåld, välservad 5-serie och låter testa den har du både hängslen och livrem i köpet. Sedan har du en 4-hjulig kompis som tjänstgör lika bra på shoppingtur till stormarknaden som till semester målet 200 mil bort. Hittar du sedan en tom, kurvig asfaltsväg kan du och din 5-seriekompis ha riktigt kul tillsammans...



BMW 5-serie E 34 1988-95

Modell	Årsmodell i Sverige	Cyl/volym	Effekt	Toppfart/0-100 sek.	Förbrukn.	Prisex. -90 12.000 mil	Prisex. -93 6.000 mil
BMW 518i	1990-95	R4/1795	113/115	194/12,4	0,87	93.000:-	149.000:-
BMW 520i	1988-95	R6/1990	129/150	211/10,6	0,89	109.000:-	173.000:-
BMW 525i	1988-9	R6/2494	170/192	230/ 8,6	0,92	129.000:-	203.000:-
BMW 525tds	1993-95	R6/2498	143	207/11,0	0,69	-	205.000:-
BMW 525iX	1993-95	R6/2494	192	220/ 9,5	0,96	-	210.000:-
BMW 530i	1988-89	R6/2986	184	220/10,2	1,14	-	-
BMW 530i	1993-95	V8/2997	218	235/ 7,7	1,07	-	280.000:-
BMW 535i	1988-93	R6/3440	208/211	231/ 7,2	1,17	140.000:-	215.000:-
BMW 540i	1993-95	V8/3982	286	240/ 6,8	1,15	-	330.000:-
BMW M5	1989-95	R6/3795	340	250/ 5,9	1,39	210.000:-	475.000:-
BMW 518i Touring	1992-95	R4/1795	113/115	190/13,4	0,88	-	159.000:-
BMW 520i font>	R6/2494	192	215/10,0	0,99	-	225.000:-	
BMW 530i Touring	1993-95	V8/2997	218	227/ 8,3	1,12	-	295.000:-
BMW 540i Touring	1993-95	V8/3982	286	240/ 6,9	1,16	-	350.000:-
BMW M5 Touring	1992-95	R6/3795	340	250/ 5,9	1,39	-	500.000:-

Anm: 6:orna fick 4-ventiltopp, högre effekt och lägre förbrukning från och med årsmodell -91, angivna prestanda gäller senare versionen. 518i fick 2 hk högre effekt det sista modellåret.

Frekventa fel:

Framvagnsglapp (kulled casterstag)	Rostskador fjädersäten och bromsrör
Sprucket topplock (högmilare av tidigare årsmodeller)	Oljeläckage växellåda
Utslitna silentblock i bakvagn	Oljeläckage bakaxel (drivaxlar)
Bromsar/skivor slitna (som normalbil)	Krockskadereparationer på direktimporterade

Cirkapriser (komplett delar+arbete) hos auktoriserade BMW-verkstäder

	518i	520i	525i	530i	535i
Avgassystem, ej främre rör eller kat:	2.550:-	4.590:-	5.995:-	5.540:-	5.540:-
Bromsbelägg+varningskontakt fram:	1.215:-	1.215:-	1.215:-	1.215:-	1.215:-
2 Bromsskivor fram+belägg+varningskontakt:	2.330:-	2.330:-	-	-	-
2 Bromsskivor ventilerade fram+belägg+varningskontakt:	-	-	2.600:-	2.600:-	2.600:-
Bromsbelägg bak+varningskontakt:	1.005:-	1.005:-	1.005:-	1.005:-	1.005:-
Kopplingstryckplatta, lamell, urtrampningslager:	3.030:-	3.145:-	3.135:-	3.460:-	3.460:-
Helljusinsats med glödlampa:	870:-	870:-	870:-	870:-	870:-
Halvljusinsats med glödlampa:	940:-	940:-	940:-	940:-	940:-
2 Stötdämpare fram:	3.825:-	3.825:-	3.925:-	3.925:-	3.925:-
2 Stötdämpare bak:	3.470:-	3.470:-	3.470:-	3.470:-	3.470:-
Vattenpump inkl vätska:	1.140:-	1.290:-	1.290:-	1.530:-	1.530:-

BMW 5-serie E 34 1988-95

Motortyp: R4-R6-V8 **Volym:** 1.795-3.982 cc **Effekt:** 113-340 hk **Vridmoment:** 162-400 Nm **Drivning:** Bak **0-100 km/tim:** 13,4-5,9 sek **Toppfart:** 190-250 km/tim **Bromsar:** Skivor (tidigare 518i Trummor bak) **ABS:** Ja **Styrning:** Snäcka **Servo:** Ja **Antal rattvarv:** 3,4-3,5 **Hjulställ fram:** Fjäderben, tvärlänkar, krängningshämmare **Hjulställ bak:** Snett bakåtriktade länkar, extralänk, skruvfjädrar, krängningshämmare **Däcktyp/dimension:** Varierande **Hjulbas:** 276 cm **Spårvidd fram/bak:** 147/150 cm **Längd/bredd/höjd:** 472/175/141 cm **Tjänstevikt:** 1.450-1.770 kg **Max släpavagnsvikt:** 1.500-1.600 kg **Snittförbrukning:** 0,69-1,39 l/mil.