

FEM-SERIE TIL EN HUND

Luksusdyr for 100.000 kr: Brugttest af BMW 518i Executive. Af John Sørensen

Hvis du ikke har sat mere end 100.000 kr. af til billkøb, vil de fleste nok mene, at du skal glemme alt om en fed BMW. Meeen, det behøver nu ikke at koste mere at få den blå/hvide prestige-propel i snuden på din nye brugtbil, hvis du vel at mærke indstiller dig på, at man ikke kan få det hele til de penge.

Et bud kunne være en tredjegerations BMW 5-serie fra midt i halvfemserne. Denne model – kaldet E34 – kom i 1988 og eksisterede frem til 1995, hvor den blev afløst af den smukke E39-model.

Med vanlig snusfornuft vælger jeg at sætte focus på den allersidste årgang E34, der blev produceret. Du kan sagtens få ældre 5-serier – tilmed 6-cylindrede – billigere end 100.000 kr., men mange af disse biler fra først i halvfemserne virker i dag lidt trætte, og så kan de blive dyre at reparere på.

Så testbilen er en BMW 518i af årgang 1995, hvor der blev ryddet op i de sidste biler på markedet med kampagnemodellen "Executive", der var et godt tilbud til 300.000 kr. Prisen for den 4-cylindrede model var sat ned med 50.000 kr., og tilmed fik BMW-køberen godt ekstraudstyr i form af 16" alu-fælge, træinteriør, metallak og lastnet i bagagerummet.

Testbilen har desuden aircondition og håndfri telefon; noget der trækker i den rigtige retning på en luksusbil, der stadig har mange kilometer i sig.

At der kun er fire cylindre og en af udseende ganske lille motor ude foran, vil skræmme visse kunder væk fra modellen. Og vel lyder det ikke nær så godt, som med en sekser derude, men sammenligner du med den momentsvage mindste 6-cyl. 520i, bliver du efter en prøvetur måske mere interesseret i den lille motor på 115 heste. Den er halvslov lige ud af starthullerne; javist, men vinder klart terræn, når først det går derudad. Der er nemlig variabel indsugning og 168 Nm. i moment allerede ved 3.900 o/min., og du behøver ikke røre i gearkassen hele tiden for at være med fremme. 198 km/t i topfart er vel også nok for de fleste.

Andre fordele ved mini-kværlen? Ja, du kan tegne en bilforsikring væsentligt billigere end på en 6-cyl., du har en bedre benzinøkonomi og billigere service og reparationer kan du også se frem til. Tilmed har den lille motor ikke visse af de tekniske problemer, der kan komme med en sekser.

Inden denne forsvarstale for 518i er slut, skal du lige være klar over, at det bedste valg er M43 motoren fra 1994 – 1995, der har kæde-

trukken knastaksel. Den forrige tandrems-motor skal du la' hvile i fred.

Resten af bilen er lige nøjagtigt dén klassiske fede BMW-sedan, den altid har været. Fronten har prestigen i behold, og er lakken i orden, har du stadig en imponerende bil at stille til skue. Der er måske ikke så meget plads i kabinen, som du skulle tro og bagsæderyglænet kan desværre ikke foldes frem, men selve førerpladsen er trods testbilens næsten ti år på vejene helt frisk at se på.

Der er en aura af direktørstol omkring førermiljøet, og materialerne udstråler masser af tysk kvalitet. Gearskiftet falder lige i hånden, sæde og rat kan naturligvis multi-indstilles og instrumentpanelet har BMW's umiskendeligt tidløse design med det buede lay-out, der nærmest omfavner den heldige chauffør.

Og hele tiden kan du som nyslået BMW-ejer tænke på, at dine surt sammensparede 100.000 kr. i stedet kunne ha' gået til en lidt nyere, men langt mere plastik-agtig og anonym familiebil, hvor køreglæden er sværere at finde.

Husk bare, at skal du gøre et godt køb i ældre BMW 5-serie, må du absolut ikke falde for et misbrugt eksemplar. Det kan blive svinedyrt at holde sådan en bil. Men finder du en velpasset direktionsbil med papirerne i orden, behøver det slet ikke være så kostbart at køre på første klasse.



En klassisk BMW-profil: BMW 518i Executive, årgang 1995. Bilen har kørt 198.000 km. og koster 94.500 kr. hos Dansk Turbo Teknik på Amager



Kvalitet på den tyske måde: Kabinen er trods årene stadig en luksus-sag. Aircondition er helt passende ekstraudstyr



Den markante front har ikke mistet sin aggressivitet



Executive var lig med 16" alu, træ/velour og metallak

SPECIFIKATIONER

BMW 518i Executive, årgang 1995

Motor: R4, 1.796 ccm. 8V

Effekt: 115 hk. v/ 5.500 o/min.
168 Nm. 3.900 o/min.

0-100 km/t: 12,3 sek.

Topfart: 198 km/t

Forbrug: 12,3 km/l

Særligt udstyr: To airbags, fire skivebremser, el-spejle, træinteriør, velour-indtræk, 16" alu-fælg, CD-radio, metallak. Testbil desuden aircondition og håndfri telefon

Nypris 1995: 300.000 kr.

Brugtpris: 95.000 kr.



Tredje generation 5-serie, type E34, blev produceret fra 1988 til 1995. Stationcarmodellen i årene 1992 – 95.



200.000 km på tælleren ser skræmmende ud, men behøver ikke være et problem på en velholdt BMW

DE ØMME PUNKTER PÅ EN NÆSTEN TI ÅR GAMMEL BMW

Gå langt udenom en ældre BMW 5-serie, hvis du er usikker på bilens fortid. En BMW 518i fra 1995 kan sagtens køre langt mere end de 200.000 km., test-bilen havde rullet, hvis den er velpasset. Foretræk en original bil med helst kun én tidligere ejer, der kan fremvise en fuldtegnet servicebog.

Den lille 1800-motor er ikke kvalitetsmæssigt ringere end sine storebrødre, snarere tværtimod. Bilen skal til service efter indikator, og det sker typisk mellem 10. – 15.000 km.



M43-MOTOREN HAR KÆDETRÆK TIL KNASTAKSLEN, så en tandrem belaster ikke budgettet. Men se efter oliespild foran på motoren, da

en utæt forkommerdæksel-pakning kan forekomme.

En mulighed for mere effekt, som bilen ganske vist ikke kan synes med, er eftermontering af en turbolader. Den lader med beskedne 0.35 bar, giver 140-145 heste i alt, men koster også ca. 50.000 kr. Tjek om bilen ryster i rattet eller virker "ulden" i styretøjet. Det er som regel selve styrestangen, der

er defekt. Det lyder som en dyr reparation, men hos Dansk Turbo Teknik (DTT) koster det under 2.000 kr. at udbedre fejlen. Dertil kommer så en sporing af bilen.



svag håndbremse er en typisk fejl. Håndbremsen består af tromlebremser inde i de bageste skiver, og de kan være slidte eller groet fast.

En anden typisk BMW-fejl er gummibøsningerne i bagbroen, der går op i vulkanisering. Lyt efter dunke-lyde ved tilkobling. Pris for rep: 586 kr. pr. stk. Også bøsningerne i forhjulsophænget skal efterses før køb.

SÅ ER DER RUSTEN. Og der er en næsten 10 år gammel BMW sjældent helt fejlfri. Det er en bagatel, at udstødningens beslag ruste længe før resten af lyd-potten, men værre er det, at der så småt begynder at komme karrosseri-rust på en 5-serie af typen

RYSTELSER KAN OGSÅ KOMME FRA SKÆVE BREMSE-SKIVER. Nye bremse-skiver og -klodser koster 2.625 kr. inkl. moms hos DTT. En



E34. Du skal især holde øje med området omkring tankdækslet og tjek altid oppe under bagklappens ombukning, hvor det også kan være begyndt at boble under lakken. Det ser

måske uskadeligt ud, men disse rust-angreb skal standses i tide, hvis BMW'en skal holde sig flot i mange år.

En tysk metal-lak fra 1995 er af god kvalitet, men se efter stenslag, ridser og småskrammer. Vælg fortrinsvis en BMW i mørk metallak – er bilen f.eks. hvid, er den væsentligt mindre værd.

Til slut: Betal prisen for den mest velholdte BMW brugtbil og fokusér mere på bilens stand end på købs-summen. Det kan – trods væsentligt sænkende BMW reservedelspriser og mange muligheder for at købe brugte stumper – ikke betale sig at købe en brugt luksusbil i halvdårlig stand.

