**BMW E34** — модификация кузова BMW пятой серии, который выпускался с 1988 по 1996 год включительно. Всего было выпущено 1,333,412 автомобилей, из них 124,656 универсалов. Автомобиль был выдержан в стиле традиционного BMW, но в то же время содержал в себе современные технологии. Он был также оснащён автоматическим контролем устойчивости (ASC) или тяги (ASC + T).

**Характеристики модели**

В октябре 1987 года фирма начала производство семейства Е34. Относительно Е28, кузов стал более обтекаемым, появились вертикальные указатели поворота спереди, противотуманные фары под бампером. Габариты по сравнению с предыдущей моделью пятой серии ощутимо выросли, а масса автомобиля была снижена.

По сравнению с предыдущей моделью пятой серии — BMW E28, восходящей к разработкам начала 1970х годов — автомобили нового семейства были огромным шагом вперёд. Значительно расширился набор базового и опционального оборудования, ощутимо повысился общий технический уровень автомобиля. Значительный прогресс имелся и в области безопасности.

Настройка ходовой части обеспечивала приемлемое сочетание комфорта и управляемости (однако, предпочтение отдавалось последнему). Версии с двигателями большого рабочего объёма отличались хорошими динамическими характеристиками, наряду с ними выпускались и экономичные четырёхцилиндровые модификации, обычно, с упрощенным оформлением интерьера.

Немного тесноватый салон с низкой линией крыши ориентирован на удобство водителя: консоль панели приборов (доступной в чёрном, синем, сером, коричневом, бежевом и красном (очень редко) цвете) развёрнута в его сторону, сидение водителя имеет пять электрорегулировок; все скомпоновано так, чтобы обеспечить просторную посадку именно на передних сиденьях. Для Е34 была характерна отличная эргономика органов управления.

Подвеска не слишком мягкая, но при достаточно высоком качестве покрытия дискомфорта у пассажиров не вызывает. Для автомобиля характерна бесшумная, даже при интенсивной эксплуатации, отделка салона, двигатель звучит приглушенно даже на высоких оборотах. Обзорность во всех направлениях, кроме заднего, достаточная, назад - затрудненная.

В крышке багажного отсека был размещён весьма полный комплект инструмента. Зато все прочие дополнения (кроме, разумеется, АБС фирмы Bosch и подушки безопасности для водителя) предлагались только в опциях. Гидроусилитель рулевого управления развивает полную мощность при маневрировании, а с ростом скорости уменьшает своё действие для повышения точности обратной связи. Тормоза — с мощным замедлением, идеальной информативностью, мягко и точно работающей АБС.

Пятая серия стала наиболее представительной по набору [двигателей](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B2%D0%B8%D0%B3%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C) в производственной программе компании, которая создала для неё широкий диапазон высококачественных рядных шестицилиндровых бензиновых силовых агрегатов c впрыском "Бош-Мотроник": 2,0 л, 129 л. с., шины 195/65 HR15 (модель 520i); 2,5 л, 170 л. с. (525i); 3,0 л, 188 л. с., шины 205/65 VR15 (530i) и 3,4 л, 211 л. с., шины 205/65 VR15 (535i). Их агрегировали с автоматическими 4-диапазонными и 5-ступенчатыми механическими коробками передач.

В марте 1988 года появились экономичные (9,3 л/100 км в городе) седаны 524td с турбодизелем мощностью 115 л. с.

Топ-модель — седан М5 с двигателем рабочим объёмом 3,6 л (315 л. с.) и увеличенным до 90 л топливным баком появилась в январе 1989-го и сразу завоевала популярность в кругах любителей "прокатить с ветерком". Укомплектованная механической пятиступенчатой коробкой передач, противобуксовочной системой и шинами размерности 235/45 ZR17 спереди и 255/40 ZR17 сзади, она стала самой динамичной в своём классе (разгон до 100 км/ч за 6,3 с, максимальная скорость ограничена — 250 км/ч).

В апреле 1992-го этот двигатель заменили более мощным 3,8-литровым 327-сильным, а через месяц появилась его 340-сильная версия.

В серийной комплектации все машины оборудовали усилителями тормозов.

В BMW тех лет имеются два диагностических интерфейса. Самый ранний BMW интерфейс, известный как ADS. ADS представляет собой круглую соединительную колодку с двадцатью контактами. Также в автомобилях BMW после 1996 года стали появляться стандартные шестнадцатипиновые [OBDII](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=OBDII&action=edit&redlink=1) колодки. ADS в BMW просуществовал до начала двухтысячных годов, и отсутствовал в поздних E38

**История выпуска**

В мае [1990 года](https://ru.wikipedia.org/wiki/1990_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) начался выпуск седанов 520i и 525i новым двигателем М50 имеющим 24-клапанную головку блока цилиндров, что позволило «снимать» по 150 и 192 л. с. Октябрь 1991 г. ознаменовал появление первой в истории семейства «пятёрок» полноприводной модификации 525iX с 2,5-литровым [двигателем](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B2%D0%B8%D0%B3%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C) (192 л. с.). Она имела более высокую активную безопасность в сравнении с традиционными заднеприводными моделями: она устойчива и не поддаётся не только заносу, но и резкой пробуксовке колёс на сухом асфальте (благодаря противобуксовочной системе), и тем более не позволяет автомобилю сесть в лужу на проселочной дороге.

Кроме того в это же время появился новый турбодизель с промежуточным охлаждением — 525tds (143 л. с.), что позволило достигать максимальной скорости более 200 км/ч и при этом средний расход составлял всего 7 л/100 км.

С ноября в автосалонах появились бюджетные версии седана — 518i — с тяговитым 113-сильным двигателем, предназначенные в основном для восточноевропейского рынка.

В январе 1992 г. полным ходом пошли продажи элегантных универсалов Touring 520i и 525i, которые сохранили все лучшие ездовые качества седанов, а также версии с системой полного привода BMW 525iX Touring. Объём багажного отсека при пяти ездоках составлял 460 л, а с двумя — 1450 л.

В сентябре двигатели с индексом М50 (2 и 2,5 литра) стали оснащаться системой изменения фаз газораспределения VANOS, что позволило развивать двигателю большую мощность на низких оборотах, а также снизить расход топлива.

С октября 1992 года в продажу поступили седаны и универсалы 530i (218 л. с.) и 286-сильный 540i (вместо 535), оснащённые малошумными высокотехнологичными двигателями V8, а также М5 Touring.

Осенью 1993 был проведен небольшой рестайлинг модели — боковые зеркала заднего вида стали более элегантной и современной формы. В апреле 1994 года БМВ 5-й серии получила новую широкую решётку радиатора и новый капот, а также пластиковые накладки на пороги, и вторую подушку безопасности в торпедо. Также в 94-м году у «пятёрки» в базе появились повторители указателя поворотов на передних крыльях.

В январе 1993-го на 518i стали устанавливать новый 4-цилиндровый 1,8 л двигатель мощностью 115 л. с. А в апреле 115-сильный 2,4-литровый турбодизель (524td) заменили на 2,5-литровый 143-сильный турбодизель (525tds), агрегатируемый с автоматическими и механическими КПП.

**Стоимость**

На момент своего появления на рынке Германии BMW 525i стоила 47 000 DM. Дополнительно можно было заказать автоматическую коробку передач за 2 450 DM, передние и задние электрические стеклоподъёмники за 1 675 DM, механический прозрачный люк в крыше за 1 380 DM и окраску металлик за 1 175 DM. Цена на базовую модель Е34 520i в Германии в 1994 году начиналась от 48650 марок. Цена на базовый универсал — 52550 марок