

BMW E87 original BMW service

Indsendt af kenn - 04. Maj 2013 00:09

BMW E87 original BMW service

Nu var jeg kommet så langt med min BMW E87 til min kone at den skulle have lavet et stort service.

Bilen har altid fået lavet service på et originalt BMW værksted i Tyskland. Det er en ældre mand der har haft bilen fra ny, indtil jeg overtog den. Og servicehæftet er troligt passet, fortæller de originale stempler fra de Tyske BMW værksteder der har haft den inde til service.

Jeg hører tit på værkstedet at de Tyske værksteder er så billige og fantastiske og gode. Meget grundigere i forhold til værksteder her hjemme i Danmark.

Men er de nu i grunden også det.?

Bilen er nu på et Dansk autoriseret BMW værksted og det bør bare være en formsag. Da den kun har været passet og plejet på autoriserede BMW værksteder i Tyskland.

Her er bilen på liften og klar til at blive løftet op så vi kan se den i bunden, og de steder det er svært at kikke efter når man ikke har en lift.

Den er nu flot sådan en BMW E87 som den hænger der på liften.

Det er utroligt at se en BMW mekaniker der har lavet en masse af disse biler, for værktøjet og kendskabet til at afmontere og gøre klar til stort service, går bare stærkt og uden at noget knækker eller går i stykker.

Bilen skal selvfølgelig have skiftet tændrør også.

Her ligger tændrørshætterne, og på en BMW har disse tændspolerene indbygget i selve tændrørhætterne.

Vi skal også have skiftet oliefilter, og der ser specielværktøjet sådan ud.

Bremsevæsken skal vi også have skiftet, og det er ikke som i gamle dage, med bund og top. Næ i dag sætter man en automatisk opfylder på, bremsevæske beholderen. Så er den klaret.

Da der også skal skiftes skiver og klodser på forhjulene (som var under mål) skal alle hjul også afmonteres, det var en kamp at få fælgene af bilen.

Bagpå skulle der skiftes klodser, og så bare have et tjek.

De sorte streger der ses på skiver er det man kalder stand mærker. Og kommer når bilen holder meget stille, så det passer jo godt med at det er en ældre herre der har haft bilen.

Bilen ser heldigvis også sund og god ud i bunden.

Bilen ser også godt ud den anden vej. Selvom billedet er blevet mørkt.

Så skal vi have tappet olien, og som det ses er den meget sort, i grunden underligt da den er skiftet for under 20,000 km. Siden

På en BMW sidder der bremsefølere der fortæller når klodserne trænger til at blive skiftet, men

ikke på denne for der var bremseklods sensoren kortsluttet.

Sådan havde man efterladt den på bilen, og man må formode at det ikke er den ældre mand, der har lavet dette her på sin BMW.

Sådan ser den nye originale bremseføler ud.

De gange man havde haft disse bremser skilt ad, have man ikke rensset og smurt anlægsfladerne på klodserne, så det var også en kamp af få dem afmonteret.

Som det ses er det selvfølgelig originale BMW klodser der kommer på bilen igen.

Anlægsfladerne på de nye klodser er selvfølgelig rensset og smurt, for så er man sikker på at det virker, og ikke mindst bliver ved med det.

Så sidder bremseklods følerne monteret, som den skal, for det er en sikkerheds foranstaltning

som man ikke bør undvære.

I denne klips sad den gamle bremseklods føler snøret omkring.

Det er vildt sjusk at springe monteringen af bremseføleren over, da den skiftes med et simpelt stik, som det ses på billedet.

Så skal vi have skiftet skiver og klodser foran på bilen, og der er heller ikke smurt ved originalt service i Tyskland.

Af med de gamle skiver, og så kan man se at kanten er rusten, så det er derfor man skulle kæmpe for at få hjulene af. Godt man ikke står på vejen og er punkteret.

Foran på bremseskiverne er der også disse stand mærker.

Disse skiver er så ringe at de burde være skiftet ved det tidligere service for 20,000km. Siden.

Anlægspladerne skal selvfølgelig slibes og smøres, så hjulene er til at få af igen. næste gang det behøves.

Her er der så kommet en ny frisk bremseskive på.

Så skal kaliber og bremse åg renses og smøres.

Så sætter det sig ikke fast, og kører som de skal igen.

Så er der nye klodser og skiver på bilen. Og det er næsten synd man ikke har malet bremsekaliberen.

Alt imens der bliver lavet bremses på bilen, får olien lov til at løbe fra motoren.

Man kan se at bilen har fået kikket på bremserne før, på det kobberfedt som der sidder på de gamle klodser.

Bremserne får den store tur, da man ikke tidligere har brugt tid på dette, andet end at skifte klodserne.

På sådan en lunhurtig BMW 120i^o har man lavet lufkøling af bremsekiverne foran. Her ses forfra i kofangeren.

Her ses luftindtaget i hjulkassen.

Her ses hvordan der er kælet for bremserne, og nu sidder de monteret som BMW foreskriver det skal gøres.

Så skal der skiftes bremsvæske, og det sker stort set automatisk i dag i forhold til i gamle dage.

Denne bremseudlifter suger den gamle bremsvæske ud. Og når bremsevæsken i slangen bliver lysere, er alt det gamle skiftet på systemet.

I forhold til farven på det forrige billede er bremsevæsken, her helt klar og frisk.

Nu er jeg lidt ked af at jeg ikke købte nye skiver til de bagerste bremses også, men kun nye bremseklodser.

Det ser super godt ud med nye skiver, og så skulle jeg have malet kalibrere, men det bliver næste gang.

Her er bremsekaliberen også slebet og velsmurt.

Det er ærgerligt at jeg ikke købte nye bagerste skiver også, har nævnt det før, men så må jeg glæde mig over at der er monteret friske nye klodser, der er blevet smurt.

Så er hjulet monteret igen, og nu ved man sikkerhed at der er lavet bremseservice efter alle kunstens regler og ikke mindst BMW's forskrifter.

Så skal der tjekkes dæktryk, og der manglede en del luft i alle dæk.

Der er ingen tvivl om de har noget super lækkert værktøj på et autoriseret BMW værksted.

Så er alt motorolien løbet af, og som det ses kommer der ikke en dråbe mere ud.

Man havde skiftet en vakuumdåse bag på motoren, og udover at bagsiden af motoren, var fyldt med gammel motorolie, så havde man også smidt de skruer væk som man kan se mangler ved kofangeren.

Så kom bundproppen i igen og så skulle arbejdet foregå oppefra., og der gik en del bremsvæske til som det ses på den beholder der sidder ovenpå bremsevæskebeholderen.

Dette oliefilter skulle være skiftet for omkring 20 000 km. siden ifølge servicehæftet, og det originale Tyske BMW værksted har nok glemt dette i farten, og blot skrevet det var blevet gjort. Et oliefilter der ser sådan her ud. Har siddet rigtigt længe i bilen ifølge mekanikeren.

Så er der kommet et nyt og frisk oliefilter på, og det var morsomt at mekanikeren selv sagde at du skal da huske at tage et billede af det også. Så her er det.

Så bliver der efterfyldt med servo olie til styretøjet.

Motoren ser ellers rigtig fin og flot ud, og det er nemt at se når man har afmonteret luftfilter kassen.

Desværre fik jeg ikke købt en ny kædestrammer, for den skal også skiftes, for at være sikker på at kæden ikke hopper en tand. (er en kendt fejl på denne type motor) blot fordi kædestrammer hjulet bliver slidt

Så kom vi til luftfilteret som også skulle være skiftet for 20 000 km. siden, så der må være usandsynligt meget smog i luften i Tyskland.

Her under luftfilterkassen skulle der sidde en gummiprop og den mangler også.

Så blev luftfilterkassen monteret igen, og det er jo lige før den fylder det samme som motoren.

Så kommer der helt frisk olie på motoren.

Bilen samles igen og der kan man se at det er en opgave mekanikeren, har lavet en del gange, for det gik stærkt og præcist.

Så er bilen færdig og klar til at blive testet og afprøvet.

Der skal selvfølgelig også nulstilles servicelamper i bilens Kombiinstrument.

Bilen ser nu flottere ud, når man ved den er serviceret rigtig.

Så skal bilen startes og have testet de nye tændrør. Og det tog under 2 sekunder fra bilen blev startet til der var olietryk på igen, det kan høres på ventilerne. For de tikker lidt indtil olietrykket er kommet igen.

Så køres bilen udenfor og en testtur bliver kørt i bilen, for at tjekke bremses og alt er som det skal være.

Det forsvinder hurtigt den beskyttelse der sidder på nye originale BMW bremseskiver.

Her afslutningsvis ville jeg gerne have vist at servicehæftet på bilen, var fyldt med originale BMW stempler, hvoraf alle de andre er blevet fortaget på Tyske BMW værksted, men pludselig er det ikke så fantastisk mere, for der er slet ingen tvivl om at der flere steder er sprunget over hvor gærdet er lavest, for der er ikke skiftet oliefilter ej heller luftfilter for små 20 000 km. siden som servicehæftet siger.

Det værste er næsten at man har kortsluttet bremseføleren, for det er en sikkerheds detalje.

Så måske kan man udelukke at det er så fantastisk at få lavet disse billige og gode service eftersyn i Tyskland? For intet originalt BMW service værksted eller uautoriseret er bedre end den mand der kikker ens bil igennem, og så er det måske smartere at give lidt mere for et service herhjemme, og så være sikker på at tingene bliver skiftet, og ikke blot skrevet i servicehæftet at det er gjort.

Jeg ved i hvert fald, at når mine biler kommer til service er de lavet rigtigt. Og efter alle forskrifter.

Er du sikker på at din BMW er det?

=====

Sv: BMW E87 original BMW service

Indsendt af Morten - 08. Maj 2013 17:38

Hej,

Det hele bunder ud i tillid.. Jeg ville aldrig køre min bil ind på et værksted hvor man ikke må gå med ind og jeg ville egentlig også fravælge et værksted hvis jeg ikke havde "kemi"; med mekanikeren. Det er vigtigt at være på bølgelængde!

Hvis man fik lov til at se indbag alting ville man sikkert blive skuffet. Måske sjusker slagteren med kødet og datoen, bageren gør ikke ordentlig rent og købmanden tager lidt ekstra for 1 liter mælk og sælger gerne gamle varer.. Ærgeligt at det at være ærlig og grundig er blevet en sjælden vare i Danmark når det er kolde kontanter der taler!

=====

Sv: BMW E87 original BMW service

Indsendt af kenn - 23. Jun 2013 08:23

Afslutning at originalt service på BMW E87.

[Som du kan læse på denne tråd omkring BMW's kædestrammer er det en rigtigt god ide at få den skiftet engang imellem.](#)

Som skrevet i det lange indlæg om originalt BMW service på min kones BMW E87 manglede der at blive skiftet kædestrammer og så en gummiprop der holder luftfilter kassen på plads. Så det må der selvfølgelig laves på bilen.

Bilen køres tilbage på BMW værkstedet, for det er vigtigt at få det skiftet når nu man ved at det mangler eller kan give et problem.

Her er kædestrammeren ved siden at den gummiknold der skal holde luftfilter kassen på plads i vangen i motorrummet.

Her kan man se at der mangler noget til at holde filterkassen. Det er ikke muligt at monteret filterkassen uden at se der mangler en gummiknold, som du kan se på næste billede.

Her sidder den gummiknold som skal sidde på vangen, og jeg fatter ikke man kan montere den luftfilter kasse uden at den sidder der. Der er som nævnt tidligere lavet originalt BMW service på bilen i Tyskland.

Kikker du under slangen med sølvbeskyttelse på sig kan du se fingrene som er ved at skrue den gamle kædestrammer ud af motoren.

Her er kædestrammeren så afmonteret og står på bordet ved siden af den nye, man kan ikke umiddelbart se den er slidt, men det er en super god ting at vide at kædestrammeren er blevet skiftet.

Her er bilen så færdig, og prøv at se hvad den ligner, den ligner det den er nemlig en BMW som er passet og plejet, og det kan man også være sikker på at den er og bliver løbende.

Dele af denne besked er skjult for gæster. Log på eller registrer for at se det.

Det er både godt for dig selv og ikke mindst din nattesøvn, og så selvfølgelig en eventuel senere køber af bilen.

=====