

H. R. Etzold

Jak na to?

Údržba a opravy automobilů

BMW 5..

Zážehové motory

518i	1,8 l/	83 kW (113 PS)	1/93 – 8/94
518i	1,8 l/	85 kW (115 PS)	od 9/94
520i	2,0 l/	95 kW (129 PS)	9/87 – 4/90
520i	2,0 l/	110 kW (150 PS)	od 5/90
525i	2,5 l/	125 kW (170 PS)	9/87 – 4/90
525i	2,5 l/	141 kW (192 PS)	od 5/90
530i	3,0 l/	138 kW (188 PS)	9/87 – 8/90
535i	3,5 l/	155 kW (211 PS)	9/87 – 8/92

Vznětové motory

524td	2,4 l/	85 kW (115 PS)	9/87 – 8/90
525td	2,5 l/	85 kW (115 PS)	od 4/93
525tds	2,5 l/	105 kW (143 PS)	od 9/90

KOPP nakladatelství
České Budějovice, 2003

2. vydání 2003

Přeloženo z německého originálu: „SO WIRD'S GEMACHT“

Bd. 67 BMW 5er Reihe, Limousine 9/87–7/95, Touring Modell ab 9/11, 113–211 PS und Diesel 115/143 PS;
5. Aufl. - 1996

Překlad: Ing. Pavel Hlásek, Ing. Petr Krčmář, Karel Petroušek, Mgr. Jiří Vokálek

Redaktor: Mgr. Jiří Vokálek

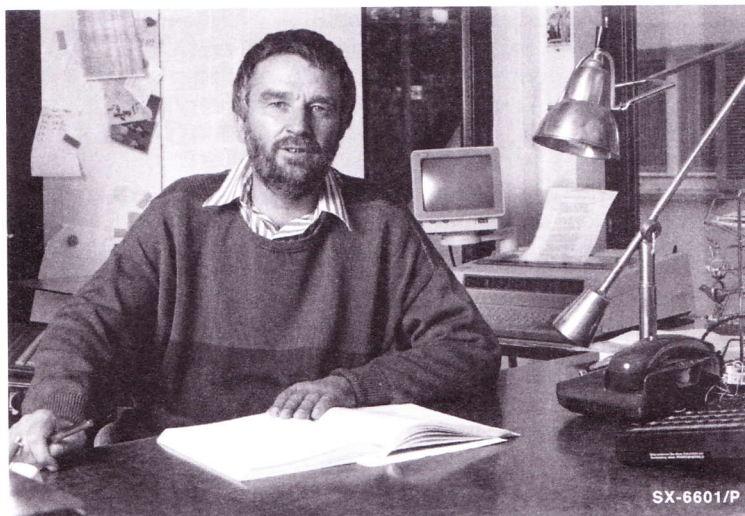
Tisk: Protisk, Ing. F. Štěch, Dukelská 89, 370 01 České Budějovice

Nakladatel: KOPP, Šumavská 3, 370 01 České Budějovice, tel./fax 386 460 474

© by Delius, Klasing & Co., Bielefeld, Deutschland

Všechny údaje jsou bez záruky!

ISBN 80-7232-102-1



Milý čtenáři,

v poslední době bývám často osločován řidiči, kteří se mě ptají, zdali mají u moderních aut ještě nějakou možnost sami na autě něco opravovat. Kniha, kterou předkládám, je mojí odpovědí. Stránku po stránce popisují práce, které mohou technicky zdatní řidiči sami provádět.

Samozřejmě, že v poslední době došlo v automobilovém průmyslu k velkým pokrokům, takže odpadá mnoho úkonů při seřizování nebo kontrole, které již nejsou nutné. Odpadlo například seřizování zapalování a podle druhu motoru i seřizování volnoběžných otáček a vůle ventilů. Montáží většího množství součástek s delší životností, ke kterým patří například elektronické zapalování nebo elektronicky řízené vstřikovací zařízení, odpadá i výměna těchto součástek z důvodů jejich opotřebování. Jiné úkony, jako je přezkoušení elektronických částí, je možné provádět pouze pomocí drahých zkušebních přístrojů, které jsou stavěny přesně jen pro určitý typ auta, takže jejich pořízení pro domácího autoopraváře by bylo naprosto nesmyslné.

I přesto, že dnešní auta jsou stále dražší a komplikovanější, vezme rok od roku stále více řidičů k ruce příručku „Jak na to“. Vysvětlení je jednoduché: Protože se technika automobilů stala komplikovanější, není možné při práci na autě vystačit bez odborného návodu, což platí i pro odborníka. Mimoto je ještě dnes, jako tomu bylo i dříve, celá řada součástek podléhajících opotřebení, které je třeba v pravidelných intervalech kontrolovat, případně i vyměnit. Sem patří především brzdové obložení, tlumiče pérování i části výfukového potrubí.

V zásadě musí domácímu autoopraváři být jasné, že s příručkou „Jak na to“ v ruce se nestane automaticky tím nejlepším opravářem aut. Proto budeme provádět pouze takové práce, o kterých jsme přesvědčeni, že je zvládneme. To se týká především prací, které nemohou ovlivnit dopravní bezpečnost vozidla v provozu. Právě těmto bodům věnuje příručka „Jak na to“ největší pozornost. Podrobným popisem pracovního postupu a potřebným upozorněním na bezpečnost při práci je domácí opravář poučen a odborně informován. Rovněž je v příručce uvedeno, kterou práci je vhodné přenechat

odborné dílně, když si nejsme zcela jisti, zda takovou práci zvládneme.

Na veřejnosti je neustále zainteresovanými kruhy poukazováno na to, že domácí opraváři mohou svou amatérskou práci negativně ovlivnit dopravní bezpečnost. Prostřednictvím kontaktů, které mám s amatérskými opraváři, mohu potvrdit jen opak. Dlouholetý majitel auta, který své vozidlo sám ošetřuje a provádí na něm údržbu, má sám zájem o dopravní bezpečnost, které docílí vlastně udržovaným autem.

Je vhodné podívat se před každým pracovním úkonem do předložené knihy. Tím se nám dostane rychlého poučení o rozsahu práce a také o její náročnosti. Mimoto se dozvíme, které náhradní nebo opotřebené součástky budeme muset nakoupit a jestli bude možné provést připravovanou práci pouze pomocí speciálního nářadí.

Pro většinu šroubových spojů je udán moment utažení. U šroubových spojů, které vyžadují utahování šroubů zásadně momentovým klíčem (hlava válců, spojení nápravy atd.) je moment utažení vytištěn tučně. Dle možnosti bychom měli každé šroubové spojení utahovat momentovým klíčem. Dnes je převážná část šroubového spojení provedena šrouby s vnitřním šestihranem, pro které budeme potřebovat imbusové klíče.

I ten nejzdatnější amatérský autoopravář, který si své auto udržuje a opravuje, by si měl uvědomit, že specializovaný odborný autoopravář má více zkušeností z důvodů dalšího vzdělávání a neustálé výměny zkušeností o nové technice v automobilech. Tím se stává nejpopovolanějším a nejzkušenějším odborníkem svého oboru. I přes své vlastní zkušenosti není pro amatérského autoopraváře na škodu, navštíví-li některou odbornou autodílnu BMW s úmyslem dozvědět se něco víc o bezpečnosti provozu svého auta, a případně si dojednat i pravidelné návštěvy.

Je samozřejmě, že předložená kniha nemůže pojednávat o každé aktuální technické otázce, ale přesto doufám, že zvolený obsah oprav, údržby a pokynů k ošetřování auta je ve většině případů dostačující pro vyřešení těch nejožehavějších otázek, které Vám pomohou zvládat k Vaší spokojenosti nahodilé problémy při údržbě a opravách Vašeho auta.

Hans-Rüdiger Etzold