

BMW i3 vil ikke oplade (lade fejl.)

Indsendt af kenn - 29. Dec 2017 13:46

BMW i3 vil ikke oplade (lade fejl.)

Denne BMW i3 kunde var taget en tur til Fyn og da de så var kommet derover ville deres BMW i3 pludselig ikke oplade. Faktisk var hele bilen løbet tør for strøm, selv det lille batteri der sørger for at systemet kan starte op. Det var lykket dem at få opladet det lille batteri, men til trods for det ville bilen stadigvæk ikke lade.

Det betød så at bilen kom til værkstedet på et fejleblad. Da det var en Rex version så ville den godt køre op og ned af fejlebladet. Det havde ellers været en kamp og skubbe en BMW i3 med aktiv bremse, da den regenerere strøm. Når speederen er sluppet.

Bilen var blevet godt beskidt af at være på ladet på en tur over broen, men det skal ikke forhindre os i at få den ind på værkstedet.

Vi starter med at sætte vores i3 lader på bilen. Der kommer den røde farve i ringen og så fortæller det at den ikke vil oplade.

Der smøres og rykkes lidt frem og tilbage med stikket. Det bliver ved med at fejle. Så nu ved vi at det ikke er den lader der har været monteret på bilen der havde eller har en fejl.

Ladestikket for lov til at sidde lidt i så vi kan se om den alligevel vil begynde at lade, der sker ikke andet end at lyset i ringen slukker.

Inde på bilens display kan man også læse at opladning ikke er muligt, så vi må have bilen på tester.

Vi skal have frakoblet bilens højvoltage som det første, for ellers kan det gå rigtig meget galt. Så der skal en sikkerhedslås på stikket.

For at være sikker på at bilen ikke lige pludselig lukker ned skal vi have en oplader sat til bilens 12V batteri som er det der styrer alle moduler i bilen.

Så køres der en test på bilen. Som det kan ses ligger der 117 fejl på bilen nu. Dem skal vi selvfølgelig have slettet samt aktiveret de moduler der er gået i såkaldt safemode.

Det viser sig da alle moduler er blevet frigivet og åbent igen at der er det kendte problem med låsen til ladestikket der ikke kører ned og låser stikket fast til bilen. Det kan være en drilsk fejl at finde på en BMW i3.

Der hentes en ny EI lås på lageret og så skal vi bare have den skiftet. Når der skiftet elektriske dele på en BMW i3 så skal de aktiveres og kodes til bilen.

Så er bilens ladestik næsten samlet op, vi har testet dette flere gange inden vi er kommet så langt som her.

Så er vi klar til at teste om ladestikket nu vil tillade os at oplade bilen. Så i med stikket og så aktivere den nye EI lås.

Som et strejf at et stjernes kud så begynder bilen sørme at oplade bilens batterier igen. Stikket afmonteres og isættes igen så vi er sikre på at det virker hvergang nu.

Et par timer på laderen og vi er lige ved at være i mål. Så inden længe er bilen fuldt opladet igen.

Så er bilen fuldt opladet, det har taget lidt længere end beregnet så vi skal have tjekket og efterfyldt bilens kølemiddel.

Da vi nu skal have kørt et klimaservice på bilen, skal vi have tester på og åbnet for de ventiler der sidder på de rør der kører ned under bilens batteripakke som køling.

Det er et sjovt klimasystem dette nye R1234yf anlæg. Det bruger næsten 20 minutter på at gøre sig klar. Stjernenykker, det tror jeg nok lige det har.

Alt imens klima anlægget starter op, så giver det mulighed for at teste at alt andet er som det skal være på bilen.

Alle biler vi har inde på værkstedet her om vinteren de får fyldt sprinklervæske beholderen helt og ganske kvit og frit. Som det ses er sprinkler beholderen næsten tom på denne bil.

Den fylder vi selvfølgelig op, så der er sprinklervæske på bilen når der er brugt for det. Det løber lige igennem på alle biler her om vinteren. Vi bruger omkring 60 liter på værkstedet om ugen vi efterfylder med.

Så er klimaservicet i gang og det tager en rum. Det smarte er at der er filtre på der renses og fjerner småpartikler i bilens klimarør undervejs. Så er man sikker på at systemet er fuldstændig rent og det er rent det R1234yf kølemiddel der fyldes på bilen efterfølgende.

Som altid gemmes det grimme mærke der fortæller at der er lavet klimaservice og hvilken mængde kølemiddel der er kommet på. Sidt men ikke mindst står der en dato også.

Så køres der en test på bilen igen. Der er nu kun en fejl tilbage og det er at der skal skiftes forreste bremses på bilen inden 50.000 km. Det er fordi der er en der har forsøgt at nulstille tiden for bremsene, det kan man kun hvis man skifter føler samtidigt. Ellers sker det som ses her, nemlig at bilens kommer med en fejl 50.000 km. Før et planlagt bremseksift.

Alle test der er lavet på bilen dokumenters ved at kunden får et udskrift af de fejl der var og dem der eventuelt er tilbage.

Så må vi se om den sidste fejl er noget vi skal lave efter nytår. Men nu kan bilen i det mindste køre og nok så vigtigt blive opladet efter behov igen.

Husk.

Sådan en BMW i3 er en højvolts bil, så det er ikke en gør det selv opgave hjemme i carporten. Det er livsfarligt at rode med dette uden det rigtige værktøj og kendskab til højvolten. Fjerner man højvolten uden at klargøre bilen risikere man at brænde styremoduler af på bilen.

Dette indlæg er kun lavet for at vise hvad vi også roder med på værkstedet i Hvidovre.

=====