

Poradnik dla BMW B47 – Silnik 2.0 Diesel

Silnik **BMW B47** to czterocylindrowa jednostka wysokoprężna **TwinPower Turbo**, która zastąpiła starszy silnik **N47**. Charakteryzuje się oszczędnością paliwa, wysoką kulturą pracy i dobrą trwałością, ale jak każdy nowoczesny diesel wymaga odpowiedniej eksploatacji i konserwacji.

Spis treści

1. Specyfikacja techniczna
 2. Obsługa i konserwacja
 3. Typowe problemy i sposoby ich rozwiązania
 4. Możliwości modyfikacji
 5. Najczęstsze pytania
-

1. Specyfikacja techniczna

Silnik BMW B47 występuje w kilku wersjach mocy. Najślabszy wariant ma 116 KM, natomiast najmocniejsza wersja biturbo osiąga 265 KM i 500 Nm momentu obrotowego.

Jest to silnik czterocylindrowy z turbodoładowaniem. W zależności od wersji, stosowane są pojedyncze turbo lub układ Twin-Turbo. Wtrysk Common Rail pracuje pod ciśnieniem do 2500 bar, co pozwala na precyzyjne dawkowanie paliwa i wysoką efektywność spalania.

Stosowany jest w wielu modelach BMW, takich jak seria 1, 2, 3, 4, 5, X1, X3 i X5.

2. Obsługa i konserwacja

Olej silnikowy

Zalecany olej to **BMW LL-04 5W-30 lub 0W-30**. Wymiana powinna odbywać się co **10 000 - 15 000 km** lub raz w roku. Silnik mieści około **5,0 - 5,5 litra** oleju.

Układ chłodzenia

Należy stosować płyn chłodniczy **BMW G11 (niebieski)** i wymieniać go co **4-5 lat**.

Filtr paliwa

Wymiana filtra paliwa jest zalecana co **60 000 km**. Zapchany filtr może powodować trudności z odpaleniem oraz spadek mocy.

DPF – filtr cząstek stałych

Aby unikać problemów z DPF, należy regularnie jeździć na dłuższych dystansach z wyższymi obrotami. Jeśli filtr się zapcha, objawia się to białym dymem, wzrostem spalania i komunikatem na desce rozdzielczej.

EGR – zawór recyrkulacji spalin

Zanieczyszczenie EGR powoduje szarpanie silnika i spadek osiągow. Czyszczenie zaleca się co **80 000 - 100 000 km**.

3. Typowe problemy i sposoby ich rozwiązania

Problemy z łańcuchem rozrządu

W przeciwieństwie do starszego silnika **N47**, problem z łańcuchem w **B47** jest rzadszy. Jeśli pojawiają się metaliczne dźwięki z silnika, warto skontrolować napinacz i ewentualnie wymienić łańcuch po **200 000 km**.

Zapchanie DPF

Długotrwała jazda na krótkich dystansach może prowadzić do zapchania filtra DPF. Objawy to spadek mocy i dymienie. Rozwiązaniem jest **jazda na wysokich obrotach przez minimum 20 minut**, ewentualnie czyszczenie chemiczne.

Problemy z EGR

Gromadzące się zanieczyszczenia powodują szarpanie silnika i wzrost spalania. Jeśli problem się nasila, należy wyczyścić zawór lub wymienić na nowy.

Nieszczelności w układzie dolotowym

Jeśli silnik gwizda, ma nierówną pracę lub spadek mocy, należy sprawdzić uszczelki i przewody dolotowe.

Wtryskiwacze Common Rail

Zabrudzone lub uszkodzone wtryski powodują nierówną pracę silnika i wzrost zużycia paliwa. Zaleca się ich diagnostykę co **100 000 km**.

4. Możliwości modyfikacji

Chip tuning

Silnik B47 dobrze reaguje na modyfikacje oprogramowania. Po chip tuningu można uzyskać około **30-50 KM** więcej mocy. Koszt takiej modyfikacji to **1500-3000 zł**.

Układ dolotowy

Zastosowanie sportowego filtra powietrza oraz powiększonej rury dolotowej poprawia reakcję na gaz i zwiększa przepływ powietrza.

Wydech sportowy

Wymiana tłumika końcowego na przelotowy może poprawić dźwięk silnika i delikatnie zwiększyć moc.

Wymiana turbosprężarki

W mocniejszych wersjach B47 (np. 231-265 KM) możliwe jest uzyskanie nawet **300+ KM** po wymianie turbosprężarki i remapie ECU. Koszt takiej modyfikacji to **7000-10 000 zł**.

5. Najczęstsze pytania

Czy B47 to dobry silnik?

Tak, jest uznawany za bardziej niezawodny niż starszy **N47**, choć wymaga regularnej konserwacji.

Jak dbać o silnik B47?

Podstawą jest częsta wymiana oleju, unikanie krótkich dystansów i regularna kontrola układu dolotowego oraz DPF.

Czy można podnieść moc w BMW B47?

Tak, chip tuning może dodać nawet **+50 KM**, ale warto zadbać o układ chłodzenia i monitorować temperaturę oleju.