

Poradnik dla BMW B57 – Silnik 3.0 Diesel

Silnik **BMW B57** to sześciocyldrowa jednostka wysokoprzężna **TwinPower Turbo**, która zastąpiła starszy silnik **N57**. Jest to nowoczesny i bardzo wydajny silnik, który występuje w różnych wariantach mocy i jest stosowany w modelach **BMW serii 3, 5, 7, X3, X5, X6 oraz X7**.

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 B57 występuje w kilku wariantach:

- **B57D30U0** – 231 KM, stosowany w BMW 30d w wersjach z napędem na jedną oś.
- **B57D30O0** – 265 KM, szeroko stosowany w BMW serii 5, X5, X6, X7.
- **B57D30T0** – 320-340 KM, w wersjach **M Performance** jako M40d i M50d.
- **B57D30S0** – 400 KM, czteroturbodoładowana wersja, stosowana w BMW 750d, X5 M50d, X7 M50d.

Silnik ten wykorzystuje **bezpośredni wtrysk Common Rail**, **turbodoładowanie jedno-, dwu- lub czterostopniowe**, **VANOS** (zmiennie fazy rozrządu) oraz **EGR i DPF** dla spełnienia norm emisji spalin **Euro 6**.

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.

Pojemność układu olejowego wynosi około **6,5 - 7 litrów**.

Układ chłodzenia

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

Filtr paliwa

Wymiana jest zalecana co **60 000 km**, aby uniknąć problemów z układem wtryskowym.

DPF – filtr cząstek stałych

Aby uniknąć problemów z DPF, należy regularnie jeździć na dłuższych dystansach z wyższymi obrotami.

Jeśli filtr się zapcha, objawia się to **białym dymem, wzrostem spalania i spadkiem mocy**.

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

Awaria pompy oleju

Po **150 000 km** może dojść do zużycia pompy oleju, co powoduje spadek ciśnienia oleju i ryzyko uszkodzenia turbosprężarek.

Warto kontrolować stan pompy przy wymianie oleju.

Zużycie łańcucha rozrządu

Łańcuch rozrządu w silniku B57 jest trwalszy niż w starszym N57, ale po **200 000 km** warto go skontrolować, szczególnie w mocniejszych wersjach.

Problemy z wtryskiwaczami Common Rail

Nierówna praca silnika i podwyższone spalanie mogą wskazywać na problemy z wtryskiwaczami.

Zaleca się ich testowanie co **100 000 km**.

Zapchanie DPF

Jazda na krótkich dystansach może prowadzić do zapchania filtra DPF.

Rozwiązaniem jest **jazda na wysokich obrotach przez minimum 20 minut**, ewentualnie czyszczenie chemiczne.

Problemy z chłodzeniem

Przegrzewanie silnika może być wynikiem awarii **termostatu** lub **pompy wody**, co zdarza się po **120 000 - 150 000 km**.

4. Możliwości modyfikacji

Chip tuning

Silnik B57 dobrze reaguje na zmiany oprogramowania.

- **Wersja 231 KM** może osiągnąć **300-320 KM**.
- **Wersja 265 KM** może osiągnąć **330-350 KM**.
- **Wersja 320 KM** może osiągnąć **380-400 KM**.

Koszt takiej modyfikacji to **2000-4000 zł**, w zależności od tunera.

Dolot i intercooler

Sportowy filtr powietrza (np. **K&N, BMC**) poprawia przepływ powietrza i reakcję na gaz. Wymiana intercoolera na większy (np. **Wagner, CSF**) poprawia chłodzenie i zwiększa moc.

Wydech sportowy

Usunięcie tłumików lub wymiana downpipe na wersję **200/300 cpsi** poprawia dźwięk i zwiększa moc.

Stage 2 i Stage 3 – Wymiana turbosprężarki

Wymiana turbo na hybrydowe pozwala uzyskać **450-500 KM**, ale wymaga także **wzmocnienia układu paliwowego i intercoolera**.

5. Najczęstsze pytania

Czy B57 to dobry silnik?

Tak, jest bardziej niezawodny niż **N57**, ale wymaga regularnej konserwacji i dbałości o układ smarowania.

Jak dbać o silnik B57?

Regularnie wymieniaj olej, monitoruj stan łańcucha rozrządu i nie zaniedbuj regeneracji DPF.

Czy można podnieść moc w BMW B57?

Tak, chip tuning może dodać **+50-80 KM**, a Stage 2 i Stage 3 mogą podnieść moc do **500 KM**.