

Poradnik dla BMW M42 – Silnik 1.8 Benzyna

Silnik **BMW M42** to czterocylindrowa rzędowa jednostka benzynowa DOHC, produkowana w latach **1989-1996**. Był stosowany głównie w **BMW E30 318is** i **BMW E36 318is**, a jego konstrukcja wyróżniała się lekką głowicą aluminiową, paskiem rozrządu i systemem podwójnych wałków rozrządu (DOHC). M42 to jeden z najbardziej cenionych czterocylindrowych silników BMW ze względu na solidność i podatność na modyfikacje.

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 M42 występował w jednej pojemności:

- **M42B18 (1.8L, 136 KM, 172 Nm)** – stosowany w BMW E30 318is i E36 318is.

Jest to jednostka **DOHC 16V**, co oznacza podwójne wałki rozrządu i cztery zawory na cylinder. Silnik jest wyposażony w **system Motronic 1.7**, wtrysk wielopunktowy oraz wałek wyrównowążający dla zmniejszenia drgań.

Stosowany był w:

- **BMW E30 318is (1989-1991)**
 - **BMW E36 318is (1992-1996)**
 - **BMW Z3 1.8 (1995-1999)**
-

2. Obsługa i konserwacja

Olej silnikowy

Zalecany olej: **5W-40 syntetyczny** lub **10W-40 półsyntetyczny**.

Wymiana co **10 000 - 15 000 km**.

Pojemność układu olejowego: **4,25 litra**.

Układ chłodzenia

Silnik M42 jest podatny na przegrzewanie, dlatego warto regularnie kontrolować chłodnicę i termostat.

Płyn chłodniczy **G11 (niebieski)** wymieniać co **3-4 lata**.

Rozrząd

Silnik M42 wykorzystuje **pasek rozrządu**, który powinien być wymieniany co **80 000 km**. Objawy zużycia to **piszczenie, nierówna praca silnika i trudności z odpalaniem**.

Filtr powietrza

Standardowy filtr powietrza należy wymieniać co **30 000 km**.

Alternatywnie można zastosować **sportowy filtr K&N lub BMC**.

Świece zapłonowe

Zalecane: **NGK BKR6EK**.

Wymiana co **40 000 - 50 000 km**.

3. Typowe problemy i sposoby ich rozwiązania

Problem z uszczelką pokryw zaworów

- **Objawy:** wycieki oleju wokół głowicy.
- **Rozwiązanie:** wymiana uszczelki co **100 000 km**.

Zużycie przepływomierza powietrza

- **Objawy:** falowanie obrotów, szarpanie przy przyspieszaniu.
- **Rozwiązanie:** czyszczenie lub wymiana przepływomierza Bosch.

Pękanie kolektora dolotowego

- **Objawy:** nierówna praca silnika, nieszczelności.
- **Rozwiązanie:** uszczelnienie lub wymiana kolektora.

Problemy z czujnikiem wału korbowego

- **Objawy:** trudności z odpalaniem, nagłe gaśnięcie silnika.
- **Rozwiązanie:** wymiana czujnika po **150 000 km**.

Nieszczelność układu chłodzenia

- **Objawy:** przegrzewanie silnika, spadek poziomu płynu chłodniczego.
- **Rozwiązanie:** wymiana przewodów i kontrola chłodnicy.

4. Możliwości modyfikacji

Chip tuning i ECU

Sterownik **Motronic 1.7** można modyfikować, podnosząc moc do **145-150 KM**.
Koszt chiptuningu: **1000-2000 zł**.

Większa przepustnica i dolot

Zastosowanie przepustnicy z BMW M50 i sportowego filtra powietrza poprawia reakcję na gaz.

Walek rozrządu sportowy

Zastosowanie wałka **272°** daje lepszą charakterystykę mocy powyżej **4000 obr./min.**

Swap kolektora wydechowego

Kolektor wydechowy z M44 lub stalowy kolektor 4-2-1 poprawia przepływ spalin i dźwięk silnika.

Swap silnika M42 → M44

M42 i M44 (1.9) są bardzo podobne – swap na większy silnik pozwala uzyskać **ok. 150 KM** bez dużych zmian.

5. Najczęstsze pytania

Czy M42 to dobry silnik?

Tak, to bardzo wytrzymała jednostka, jeśli dba się o regularny serwis i pasek rozrządu.

Jakie paliwo stosować?

Najlepiej **98 oktanów**, ale silnik dobrze działa też na **95 oktanach**.

Czy można podnieść moc w M42?

Tak, chip tuning, zmiana dolotu i wałka rozrządu pozwala uzyskać **150-160 KM**.