

Poradnik dla BMW N57 – Silnik 2.0, 3.0 Diesel

Silnik **BMW N57** to rzędowa sześciocylindrowa jednostka wysokoprężna **TwinPower Turbo**, produkowana w latach **2008-2020**. Jest to następca silnika **M57**, charakteryzujący się **wysoką kulturą pracy, dużą mocą i świetną elastycznością**. Dzięki **technologii Common Rail, turbosprężarkom o zmiennej geometrii i systemowi EGR/DPF**, silnik spełnia normy emisji spalin **Euro 5 i Euro 6**, ale wymaga odpowiedniej konserwacji, aby uniknąć kosztownych napraw.

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 N57 występował w kilku wersjach:

- **N57D30U0 (204 KM, 430 Nm)** – stosowany w BMW 325d, 525d, 725d, X3 25d.
- **N57D30O0 (245-258 KM, 540-560 Nm)** – stosowany w BMW 330d, 530d, 730d, X5 30d, X6 30d.
- **N57D30T0 (299-313 KM, 600-630 Nm)** – stosowany w BMW 335d, 535d, X3 35d, X5 40d.
- **N57D30S0 (381-400 KM, 740 Nm)** – stosowany w BMW 550d, 750d, X5 M50d, X6 M50d (wersja trzyturbinowa).

Silnik ten posiada:

- **DOHC (podwójny wałek rozrządu)**
- **4 zawory na cylinder (24V)**
- **Common Rail z wtryskiem piezoelektrycznym Bosch**
- **Turbosprężarkę jedno-, dwu- lub trzystopniową (w zależności od wersji)**
- **System recyrkulacji spalin EGR i filtr DPF**

Stosowany był w:

- **BMW E90/E91/E92/E93 325d, 330d, 335d (2008-2013)**
- **BMW E60/E61 525d, 530d, 535d (2008-2010)**
- **BMW F10/F11 525d, 530d, 535d, 550d (2010-2017)**
- **BMW G30/G31 530d, 540d (2017-2020)**
- **BMW X3/X4/X5/X6 30d, 40d, M50d (2008-2020)**
- **BMW 7 E65/E66, F01/F02, G11/G12 730d, 740d, 750d**

2. Obsługa i konserwacja

Olej silnikowy

Zalecany olej: **BMW LL-04 5W-30 lub 0W-30.**

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

Pojemność układu olejowego: **6,5 - 7,5 litra.**

Układ chłodzenia

Silnik N57 jest podatny na przegrzewanie, dlatego warto regularnie sprawdzać chłodnicę i termostat.

Płyn chłodniczy **BMW G11 (niebieski) lub G48** wymieniać co **3-4 lata.**

Filtr paliwa

Wymiana co **40 000 - 60 000 km**, aby uniknąć problemów z wtryskiwaczami.

Filtr DPF (filtr cząstek stałych)

DPF może się zapychać, zwłaszcza przy jeździe na krótkich trasach.

Regeneracja DPF następuje automatycznie podczas jazdy autostradowej na wysokich obrotach.

Jeśli filtr się zapcha, konieczne może być czyszczenie chemiczne lub wymiana (koszt **3000-6000 zł**).

EGR – zawór recyrkulacji spalin

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

3. Typowe problemy i sposoby ich rozwiązania

Awaria pompy oleju

- **Objawy:** spadek ciśnienia oleju, hałas spod pokrywy zaworów.
- **Rozwiązanie:** kontrola ciśnienia oleju, ewentualna wymiana pompy po **150 000 km.**

Rozciąganie łańcucha rozrządu

- **Objawy:** metaliczne dźwięki, check engine, spadek mocy.
- **Rozwiązanie:** kontrola rozrządu po **200 000 km**, ewentualna wymiana łańcucha i napinacza.

Problemy z wtryskiwaczami

- **Objawy:** nierówna praca silnika, podwyższone spalanie.
- **Rozwiązanie:** test wtryskiwaczy co **100 000 km**, regeneracja lub wymiana.

Zapchanie DPF

- **Objawy:** wzrost spalania, spadek osiągnięć, biały dym z wydechu.
- **Rozwiązanie:** jazda na wysokich obrotach przez **20-30 minut**, czyszczenie DPF lub wymiana.

Problemy z chłodzeniem

- **Objawy:** przegrzewanie się silnika, błędy w komputerze.
 - **Rozwiązanie:** kontrola układu chłodzenia, wymiana pompy wody co **120 000 - 150 000 km**.
-

4. Możliwości modyfikacji

Chip tuning i ECU

Silnik N57 bardzo dobrze reaguje na zmiany oprogramowania.

- **Wersja 204 KM → 280-300 KM**
- **Wersja 258 KM → 320-350 KM**
- **Wersja 313 KM → 380-400 KM**

Koszt tuningu: **2000-4000 zł**.

Dolot i intercooler

Sportowy filtr powietrza (**np. K&N, BMC**) poprawia przepływ powietrza.
Wymiana intercoolera na większy 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 wzmocnienia układu paliwowego i intercoolera.

5. Najczęstsze pytania

Czy N57 to dobry silnik?

Tak, jest bardziej niezawodny niż **N47**, ale wymaga regularnej konserwacji i dbałości o układ smarowania.

Jak dbać o silnik N57?

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

Czy można podnieść moc w BMW N57?

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