

## Volkswagen 1.4 TSI EA111 – podstawowe informacje - wady zalety porady

Silnik **Volkswagen 1.4 TSI EA111** to bardzo popularna jednostka stosowana w wielu modelach Grupy VW. Miał być ekonomiczną i dynamiczną alternatywą dla większych silników, jednak w praktyce... bywało różnie. Poniżej masz **pełną charakterystykę**: parametry, zalety, wady, problemy i ciekawostki.

---


### **Volkswagen 1.4 TSI EA111 – podstawowe informacje**





- **Producent:** Volkswagen Group
  - **Rodzaj silnika:** benzynowy, czterocylindrowy, rzędowy
  - **Pojemność:** 1 390 cm<sup>3</sup>
  - **Rozrząd:** łańcuchowy (teoretycznie bezobsługowy...)
  - **Wtrysk paliwa:** bezpośredni
  - **Zasilanie:** turbo lub turbo + kompresor (Twincharger)
  - **Moc:** od 122 KM do 180 KM
  - **Oznaczenia silnika:** m.in. CAXA, CTHD, BMY, BLG, CAVD
  - **Lata produkcji:** ~2006–2014 (potem zastąpiony przez EA211)
- 

### **Zalety silnika 1.4 TSI EA111**

1. **Bardzo dobra dynamika przy niskim spalaniu** – szczególnie wersje z „Twinchargerem” (turbo + kompresor).
  2. **Niska masa jednostki** – aluminium i kompaktowa konstrukcja.
  3. **Nowoczesna technologia jak na tamte czasy** – bezpośredni wtrysk, downsizing, dwie sprężarki.
  4. **Dobra współpraca z DSG** – świetna kombinacja w autach miejskich i kompaktowych.
- 

### **Wady i typowe usterki**

-  **Łańcuch rozrządu – największy dramat**
  - Luźnił się, rozciągał, przeskakiwał.
  - Objawy: stukot po odpaleniu, błędy czujników wałków.
  - **Zalecenie:** wymiana łańcucha nawet co 60–100 tys. km (!)

-  **Palenie oleju**
    - Dotyczyło głównie wersji CAXA i CAVD.
    - Wynikało ze słabego projektu pierścieni tłokowych i zaworów.
  -  **Awaryjne chłodzenie tłoków (w wersji Twincharger)**
    - Zbyt duża temperatura, prowadząca do pęknięć tłoków.
  -  **Skomplikowana budowa Twinchargera**
    - Turbo + kompresor = dużo części, większe ryzyko usterek, trudny serwis.
  -  **Wysokie koszty napraw przy zaniedbaniach**
    - Niektóre awarie (np. rozrząd, tłoki) prowadziły do kosztów rzędu kilku tysięcy złotych.
- 

## Modele, w których montowano 1.4 TSI EA111

- **Volkswagen:** Golf V/VI, Jetta, Scirocco, Passat B6/B7, Touran, Tiguan
  - **Audi:** A3 8P
  - **Seat:** Ibiza, Leon II, Altea
  - **Skoda:** Octavia II, Superb, Yeti, Fabia
- 

## Wersje silnika (wybrane)

Oznaczenie	Moc	Doładowanie	Uwagi
CAXA	122 KM	Turbo	Najbardziej popularny
CAVD	160 KM	Twincharger	Mocny, ale najbardziej awaryjny
BMV	140 KM	Twincharger	Wczesna wersja Twinchargera

---

## Ciekawostki

- Wersja Twincharger była pionierska – łączyła kompresor i turbosprężarkę, co dawało bardzo dobre osiągi i niskie spalanie... ale była skomplikowana i nietrwała.
  - W 2012–2014 VW powoli wycofywał EA111 z rynku, zastępując go **nowym silnikiem EA211** (z paskiem rozrządu i poprawioną trwałością).
-

## ❏ Podsumowanie – czy warto?

- **TAK** – jeśli znajdziesz zadbane egzemplarze z udokumentowanym serwisem, szczególnie wersję 122 KM (CAXA).
- **NIE** – jeśli silnik nie ma historii serwisowej, nie był wymieniany łańcuch, a auto już „pije” olej.