

Link do produktu: <https://sfinxturbo.pl/nowe-turbo-bmw-120d-e90-320d-e60-520d-177km-49135-05875-p-88.html>

NOWE TURBO BMW 120d E90 320d E60 520d 177km 49135-05875



Cena	1 100,00 zł
Dostępność	Dostępny
Numer katalogowy	49135-05875
Kod producenta	SL TURBO
Producent	SL TURBO

Opis produktu

Współczesne silniki wysokoprężne BMW z rodziny N47 cenione są za żywiołość i oszczędność, lecz ich potencjał w pełni ujawnia się dopiero przy sprawnej **turbosprężarce**. Opisywany model 49135-05840 to fabrycznie nowa jednostka przeznaczona do wybranych wersji 2. 0d (177 KM) popularnych samochodów BMW, zgodna ze specyfikacją producenta. Wizualnie to solidna, metalowa część o srebrzystym, stalowym wykończeniu, z tabliczką znamionową oraz starannie zaprojektowanymi szczegółami konstrukcyjnymi, które potwierdzają dbałość o wykonanie. Zastosowane rozwiązania mają zapewnić właściwe ciśnienie doładowania i stabilną pracę w szerokim zakresie obrotów.

Do jakich modeli BMW pasuje turbosprężarka 49135-05840 i jak rozpoznać jej zgodność?

Turbosprężarka o numerze 49135-05840 przeznaczona jest do silników BMW N47 o pojemności 1995 cm³ i mocy 177 KM. Najczęściej montowana jest w modelach BMW 120d (E81/E82/E88), BMW 320d (E90/E91/E92/E93) oraz **BMW 520d** (E60/E61). Aby upewnić się, że wskazany numer będzie odpowiedni do konkretnego auta, kluczowe jest porównanie go z oznaczeniem na tabliczce znamionowej dotychczasowej turbiny lub weryfikacja po numerze VIN pojazdu. Warto też sprawdzić zgodność kształtu kołnierzy, rozmieszczenia króćców oraz numerów odlewów korpusu. Dla osób, które chcą mieć pełną pewność dopasowania, pomocne są również numery zamienne w obrębie tej samej linii, takie jak: 49135-05830, 49135-05850, 49135-05860, 49135-05875 czy 49135-05880. Różnice pomiędzy poszczególnymi wariantami mogą dotyczyć drobnych elementów związanych z osprzętem i rocznikiem produkcji, dlatego zawsze należy porównać szczegóły wykonania przed zakupem.

Model BMW	Kod nadwozia	Silnik	Moc katalogowa	Lata produkcji
120d	E81/E82/E88	2. 0d N47	177 KM	od 2007 r.
320d	E90/E91/E92/E93	2. 0d N47	177 KM	od 2007 r.
520d	E60/E61	2. 0d N47	177 KM	od 2007 r.

Jakie są wizualne i użytkowe cechy tej turbosprężarki? Czym wyróżnia się konstrukcja modelu 49135-05840?

Patrząc na zdjęcie produktu, od razu widać masywną, srebrzystą obudowę wykonaną z aluminium i stali stopowej. Konstrukcja jest zwarta i odporna na typowe obciążenia eksploatacyjne, a starannie wyprofilowane otwory wlotowe oraz wylotowe sprzyjają szczelnemu montażowi i sprawnemu przepływowi powietrza. Charakterystycznym elementem jest zintegrowany siłownik zaworu upustowego sterowany podciśnieniem, odpowiadający za dokładne dozowanie ciśnienia doładowania zgodnie z wymaganiami jednostki napędowej. Estetyka turbosprężarki podkreśla użytkowy, przemysłowy charakter części. Tabliczka znamionowa z numerem referencyjnym nie tylko potwierdza pochodzenie, lecz także ułatwia identyfikację podczas obsługi. **Wykończenie powierzchni** jest gładkie, odporne na korozję i proste w utrzymaniu w czystości, nawet w wymagającym środowisku komory silnika. Zastosowane łożyskowanie i wyważenie wirnika sprzyjają płynnej pracy oraz ograniczeniu hałasu w trakcie przyspieszania.

Dla kogo rekomendujemy nową turbosprężarkę bez nastawnika? Kiedy warto rozważyć wymianę?

Opisywany model sprawdzi się u kierowców oczekujących niezawodnej pracy oraz u właścicieli pojazdów BMW, którzy chcą przywrócić pełną moc i kulturę działania silnika po uszkodzeniu dotychczasowej turbiny. Rozwiązanie to jest odpowiednie zarówno dla warsztatów zajmujących się jednostkami N47, jak i dla osób, które samodzielnie dbają o stan techniczny samochodu i preferują montaż części nowych zamiast odnawianych. Wymiana turbosprężarki staje się zasadna przy objawach takich jak spadek osiągnięć, nadmierne dymienie, świsty spod maski czy błędy dotyczące sterowania ciśnieniem doładowania. Decydując się na nową turbinę bez nastawnika, można wykorzystać dotychczasowy siłownik elektroniczny lub podciśnieniowy, o ile jest sprawny, co pozwala ograniczyć koszty naprawy. **Regeneracja układu doładowania** jest zalecana również przy całościowej odnowie podzespołów po przebiegu rzędu 200-250 tys. km lub po poważniejszych uszkodzeniach mechanicznych. Po montażu warto przeprowadzić płukanie przewodów olejowych, zalać korpus świeżym olejem, sprawdzić szczelność dolotu i wydechu oraz zweryfikować stan filtra cząstek stałych i zaworu recyrkulacji spalin.

- Zapewnia prawidłową sprawność układu doładowania oraz przywraca pełną dynamikę pojazdu
- Zgodna z szeroką gamą modeli i kodów silnika N47 – przy zachowaniu weryfikacji katalogowej
- Nowa część, pozbawiona zużycia – nie wymaga napraw ani dodatkowych nakładów na początku użytkowania
- Staranna obróbka ułatwia sprawny montaż i skraca czas postoju auta w serwisie
- Odporna konstrukcja zaprojektowana z myślą o typowych obciążeniach eksploatacyjnych silników wysokoprężnych