

Konkurs *International Engine of the Year* okiem mechaników

Najgorsze silniki roku



MIĘDZYNARODOWY KONKURS *INTERNATIONAL ENGINE OF THE YEAR* MIAŁ STOSUNKOWO DŁUGĄ, 21-LETNIĄ TRADYCJĘ. WYBORY NAJLEPSZEGO SILNIKA ROZPOCZĘTO W 1999 ROKU, A OSTATNI PLEBISCYT POD ZMIENIONĄ NIECO NAZWĄ ROZSTRZYGNIĘTO W 2019 ROKU. NIESTETY, PO LATACH NIEKTÓRE WYBORY JURY OKAZAŁY SIĘ PORĄŻKĄ, O CZYM NA BAZIE SWOICH DOŚWIADCZEŃ SERWISOWYCH PRZEKONUJĄ MECHANICY Z NAJWIĘKSZEJ W POLSCE SIECI WARSZTATÓW – PROFIAUTO SERWIS

Przez 21 lat konkurs odbywał się z udziałem dziennikarzy motoryzacyjnych i ekspertów w roli jury, które co rok wybierały najlepszy silnik oraz najlepsze jednostki napędowe w poszczególnych

kategoriach. Najbardziej utytułowane silniki wielokrotnie zdobywały nagrody w kategoriach podzielonych na pojemność skokową. Przykładem jest choćby znany silnik Forda 1.0 EcoBoost, który

laureatem plebiscytu był trzy lata z rzędu. Nagrodzono go w kategorii nowości, a w swojej klasie pojemności sześciokrotnie zdobywał najwyższą nagrodę. Najwięcej tytułów zdobyła firma BMW.

Czy Silnik Roku to porażka roku?

Wiele osób interesujących się motoryzacją od lat zwraca uwagę na dużą rozbieżność pomiędzy ocenami jury plebiscytu a opiniami mechaników. Choć nie jest to regułą, „silniki roku” po dłuższej eksploatacji okazały się porażkami. Dobrymi przykładami w tym względzie są jednostki 1.6 THP i nowsza 1.2 PureTech koncernu PSA, które z dzisiejszego punktu widzenia są jednymi z najbardziej problematycznych silników XXI wieku.

FOT. PROFIAUTO

FOT. PROFIAUTO

– *Silniki 1.6 THP, skonstruowany wspólnie przez PSA i BMW, był „silnikiem roku” w swojej kategorii pojemności od 2007 do 2014 roku, pomimo iż bardzo wcześniej wykazywał poważne problemy z napędem rozrządu* – opowiada Adam Lehnort, ekspert sieci ProfiAuto Serwis należącej do firmy Moto-Profil. – *Z każdym rokiem na jaw wychodziło coraz więcej wad i niedoskonałości. W 2014 roku, kiedy nagradzono go po raz ostatni, niemal każdy mechanik wiedział, że lepiej unikać go jak ognia. To pokazuje, że nagroda w tym prestiżowym konkursie często nijak ma się do rzeczywistości.*

Od roku 2015 do roku 2018 pałeczkę po nieudanym, wielokrotnie nagradzanym THP, przejął silnik 1.2 PureTech, który okazał się jeszcze mniej udaną konstrukcją. Do tego stopnia, że w kilku krajach przygotowywane są pozwy wobec producenta, a w Polsce sprawą zgłaszanych problemów zajął się Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

„Będziesz miał wydatki”

Wiele nagród otrzymała firma BMW, choć nie zawsze były to wyróżnienia za udane jednostki, jak okazało się po kilku latach. Przykładem w oczach mechaników może być określana jako przyjemna, jednak po latach wielce problematyczna jednostka 4,4 litra o oznaczeniu N62. To właśnie ona zdobyła tytuł silnika roku. Wycieki oleju, problemy z rozrządem i ogromne koszty napraw dziś odstraszały od niej świadomych nabywców aut używanych. Nagrodzony rok wcześniej silnik S54 pochodzący z BMW M3 też nie był od początku udany. Kłopoty z rozrządem i panewkami są znane pierwszym użytkownikom tego skądinąd rewelacyjnego wozu.

– *W latach 2007-2008 dwukrotnie nagrodzono silnik N54, czyli 3-litrową rzędową „szóstkę” BMW* – mówi ekspert sieci ProfiAuto Serwis. – *Niestety, równie dobrze można by ją nagrodzić za liczbę problemów, jakie sprawiała. Od wycieków, nawet z wtryskiwaczy, po awarie układu paliwowego, na napędzie rozrządu kończąc. To niemal przeciwieństwo znakomitego M54, który nieco wcześniej też zdobył dwie nagrody, ale tylko w kategorii swojej pojemności.*

Nowatorskie nie znaczy najlepsze

W 2003 roku nagrodę główną przyznano silnikowy Wankla Mazdy, który okazał się tak kłopotliwy, że wycofano go ze sprzedaży. Według mechaników z dzisiejszego punktu widzenia trudno wskazać jakiegokolwiek zalety tej jednostki.

W latach 2005-2009 w kategorii od 1,8 do 2,0 litra pojemności nagrodę zdobywał rok w rok silnik 2.0 TSI, znany m.in. z wielkiego apetytu na olej. Choć najgorzej wypadł w drugiej generacji, czyli od 2008 roku, to i tej wersji przyznano nagrody. Warto też wspomnieć o silniku 2.5 TDI nagrodzonym w 1999 roku w kategorii od 2,0 do 2,5 litra pojemności. Kto miał do czynienia z tym silnikiem, ten z pewnością „docenił” decyzję jury konkursu.

– *Kolejnym ciekawym przypadkiem jest volkswagenowski 1.4 TSI Twincharger* – mówi Adam Lehnort. – *Doskonałe osiągi i niskie zużycie paliwa mogły być ciepło przyjęte przez jury, jednak użytkownicy i mechanicy niemal od rozpoczęcia produkcji zmagali się z problemami z rozrządem, układem doładowania, a nawet pękającymi tłokami. Do dziś zakup auta z tą jednostką, nagradzaną w latach 2009-2010, jest bardzo ryzykowny, choć najbardziej wadliwa jest rodzina z serii EA111.*

Zaraz po 1.4 TSI nagrodę główną za najlepszy nowy silnik otrzymał twór Fiata 0.9 TwinAir. Według mechaników nie jest to, co prawda, bardzo zły silnik, jednak po latach trudno dostrzec w nim zalety. Jednostka ta mocno wibruje, nie ma mocy w dolnym zakresie obrotów, a koszty produkcji, które przekładają się

na cenę samochodu, a także koszty serwisowania i napraw, są niewspółmiernie wysokie do wielkości i mocy, jaką oferuje.

– *W latach 2012-2014 najlepszym silnikiem według jury konkursu był fordowski 1.0 EcoBoost* – opowiada ekspert. – *Dla Forda to ważna konstrukcja, która trafiła pod maskę niemal każdego modelu koncernu. Nie jest ona wyjątkowo awaryjna, jednak wielu użytkowników od początku borykało się z poważnymi problemami w zamontowanych w niej modelach, nierzadko kończąc z przegrzaniem silnikiem. Ford wymienił w ramach gwarancji wiele takich jednostek. W warsztatach niezależnych jest niestety wciąż częstym gościem.*

Czy należy bać się zakupu używanych aut z „Silnikami Roku”?

Nie wszystkie silniki nagradzane w plebiscycie *International Engine of the Year* były wadliwe i sprawiały problemy. Wręcz przeciwnie – większość z nich okazała się całkiem dobra. Należy tylko pamiętać, że nagrody przyznawane w branży nie zawsze odzwierciedlają wszystkie zalety, a już na pewno nie wady konkretnej konstrukcji. Jury konkursowe przez lata doceniło nowatorskie rozwiązania, a dopiero potem eksploatacja weryfikowała ich decyzje.

Nawet kupując auto z niezbyt udaną jednostką, można być z niego zadowolonym. Należy serwis i porządnie wykonywane naprawy, kiedy tylko stwierdzi się usterkę, są kluczem do bezproblemowej eksploatacji. Dobry warsztat poradzi sobie z każdym silnikiem. Nawet takim, który zaliczył poważną wpadkę. ■

„Silniki roku”? Niekoniecznie!

Uważaj na te jednostki z nagrodą „International Engine of the Year”

