

MOTOKREWNIACY

Różne nadwozia, ta sama lub bardzo podobna technika. Oto sposoby producentów na zróżnicowanie oferty przy ograniczonych kosztach projektowych. Poniżej prezentujemy cztery pary spokrewnionych modeli. Na rynku jest ich oczywiście znacznie więcej. Co ciekawe, nie muszą występować w obrębie tych samych koncernów. Z jednej bazy potrafią korzystać także firmy konkurencyjne...

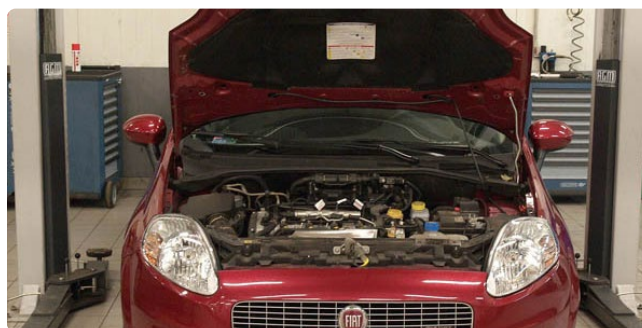
Alfa Romeo MiTo (2008–2018)



MiTo występuje tylko w jednej, 3-drzwiowej wersji nadwoziowej. Ciekawostką są drzwi bez ramek okiennych. Najpopularniejszą wersją silnikową jest benzynowa jednostka 1,4 (8 i 16 zaworów). Mocniejsze propozycje to 1,4 TB lub 1,4 Multiair. Pierwsza jest trwała i nadaje się do LPG. Druga ma skomplikowany rozrząd. Gama diesli jest skromna. Otwiera ją oszczędny, ale niezbyt mocny silnik 1,3 M-Jet (84-95 KM). Lepszą opcją jest 1,6 M-Jet/120 KM. W ogłoszeniach pojawia się jeszcze benzynowy, 2-cylindrowy silnik TwinAir. Dźwięk kojarzący się z maluchem może i wywołuje nostalgiczne skojarzenia, ale to chyba jedyny argument przemawiający za wyborem tej jednostki. Seryjnym wyposażeniem jest przełącznik DNA, który służy do zmiany ustawień samochodu (Normal/All-weather/Dynamic).

Fiat Punto (2005–2018)

Uwaga: w zależności od rocznika zmieniały się nazwy Grande/Evo/Punto



Trzecia odsłona Punto występuje pod trzema nazwami. Najstarsza to Grande Punto. Po liftingu (2009) było to Punto Evo, a po kolejnej modernizacji (2012) po prostu Punto. Gamę tworzą wersje 3d oraz 5d. Dostępny jest także spokrewniony sedan o nazwie Linea. Najtańsza, a jednocześnie najtańsza w utrzymaniu wersja to benzynowa jednostka o pojemności 1,2 cm³. Nieco więcej wigoru ma silnik 1,4, dostępny w wersji 8V (idealny do LPG) i 16V, natomiast wisienka na torcie to 1,4 T-Jet/120 KM. Nowszy 1,4 Multiair oraz 1,4 Multiair Turbo to już jednostki z hydraulicznie sterowanym rozrządem. Dostępny pod koniec produkcji 2-cylindrowy 0,9 Twinair nie jest zbyt interesujący. Gamę diesli tworzą silniki 1,3 Multijet, 1,6 Multijet oraz 1,9 JTD. Oczywiście były one oferowane w różnych latach. Polecamy starsze odmiany bez filtra DPF. Szkoda, że 1,9 M-jet był oferowany tylko do 2008 r.





ALFA MITO / FIAT PUNTO: WYBRANE ELEMENTY UKŁADU HAMULCOWEGO TEXTAR						
WERSJA	MOC [KM/KW]	KOD SILNIKA	KLOCKI PRZÓD*	KLOCKI TYŁ*	TARCZE PRZÓD*	TARCZE TYŁ*
1,3 MultiJet	90/66	199 A3.000	2371104	2371401	92107703	92202303
1,3 MultiJet	95/70	199 B1.000	2371104	2371401	92107703	92202303
1,4	95/70	199 A6.000	2370601	2351705	92069603	92202303
1,4	78/58	955 A1.000	2370601	2351705	92069603	92202303
1,4 TB	140/103	955 B1.000	2371104	2351705	92107703	92202303
1,4 Turbo MultiAir	135/99	955 A2.000	2371104	2371401	92107703	92202303
1,6 JTDM	120/88	198 A2.000	2371104	2371401	92107703	92202303
1,6 JTDM	115/85	955 A4.000	2371104	2371401	92107703	92202303

ALFA MITO / FIAT PUNTO: PRZYKŁADOWE REFERENCJE GATES DO SILNIKA 1,4



OPIS	NUMER CZĘŚCI	UWAGI
KitZestaw Micro-V®	K015PK1148	Urządzenia napędzane: alternator Wyposażenie pojazdu: dla pojazdów z klimatyzacją
Pasek Micro-V®	5PK1148	Urządzenia napędzane: alternator Wyposażenie pojazdu: dla pojazdów z klimatyzacją

OPIS	NUMER CZĘŚCI	UWAGI
KitZestaw rozrządu PowerGrip® z pompą wodną	KP15627XS	Urządzenia napędzane: wałek rozrządu Nr artykułu zalecanego narzędzia specjalnego: GAT4950
KitZestaw rozrządu PowerGrip®	K015627XS	Urządzenia napędzane: wałek rozrządu Nr artykułu zalecanego narzędzia specjalnego: GAT4950



ALFA MITO / FIAT PUNTO: AMORTYZATORY KYB	PRZÓD	TYŁ
	EXCEL-G Twin-tube Gas	EXCEL-G Twin-tube Gas
1,4; 1,4 TB; 1,4 Turbo (955); 1,3 JTDM; 1,6 JTDM	339761 L 339760 R	348025
0,9 (955); 1,3 JTDM	339833 L 339832 R	343459
1,4; 1,4 Bifuel; 1,4 TB; 1,4 Turbo; 1,6 JTDM	339831 L 339830 R	



ALFA MITO / FIAT PUNTO: ŚWIECE ZAPŁONOWE/ŻAROWE		
WERSJA	MOC	KOD ŚWIECY
1,4	70 kW	XU22EPR-U, XU22TT, VXU22
1,4 MultiAir	77 kW	XU22EPR-U, XU22TT, VXU22
1,4 MultiAir	99 kW	IXU27
1,4 TJet	88-114 kW	IXU27
1,3 MJet	66 kW, 70 kW	DG-171 lub DG-621 lub DG-658
1,6 JTDM	88 kW, 85 kW	DG-608



Filtr kabinowy znajduje się w tunelu środkowym od strony pasażera.



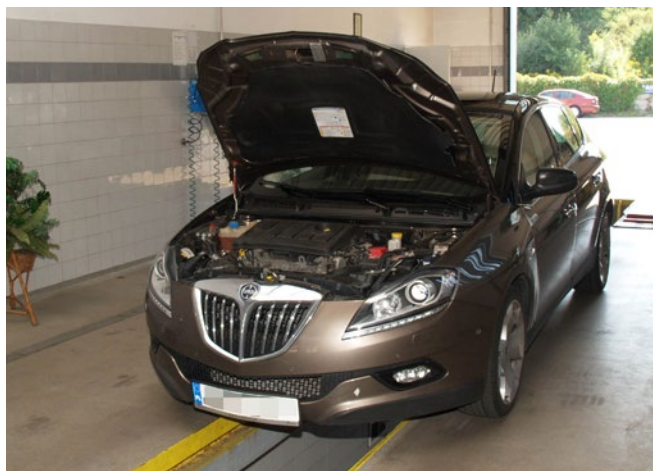
ALFA MITO / FIAT PUNTO: FILTRY FRAM				
MODEL	FILTR POWIETRZA	FILTRY KABINY	FILTRY OLEJU	FILTRY PALIWA
0,9	CA11361	CF10282, CFA10365	CH11274ECO	-
1,3 JTD Multijet	CA11188	CF10282, CFA10365	CH9713ECO (są jeszcze cztery inne referencje!)	PS10042
1,4	CA9942	CF10282, CFA10365	PH5949	-
1,4 T-Jet	CA9943	CF10282, CFA10365	CH9713ECO	-
1,6 JTD Multijet	CA9943	CF10282, CFA10365	CH10623ECO, CH11120ECO	PS10042

Fiat Bravo (2007–2014)

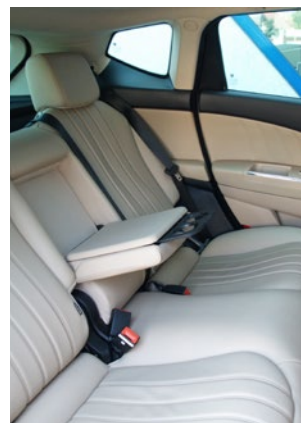


Fiat Bravo II był oferowany wyłącznie z 5-drzwiowym nadwoziem. Pod względem jakości wykończenia nie jest idealny, ale też nie rozczarowuje. Pod względem przestronności zupełnie nie ma się czego wstydzić. Osobom bardzo zwracającym uwagę na koszt utrzymania polecamy benzynową, wolnosącą wersję 1,4 – nie jest rewelacyjna, ale do codziennej eksploatacji wystarcza i można ją tanio przystosować do zasilania LPG. Bardzo dobre opinie zebrала odmiana doładowana 1,4, aczkolwiek lepiej pozostać przy wariacie 120-konnym bez rozrządu MultiAir. Diesle? Wszystkie są dobre. Polecamy zarówno 1,6, 1,9, jak i 2,0 Multijet. Słabym punktem Bravo jest manualna skrzynia biegów M32, w której przedwcześnie zużywają się łożyska. Czasem ich luz jest tak duży, że pęka obudowa skrzyni. Na dłuższą metę nie zdają egzaminu rozrządy Multiair – zakup takiej wersji z dużym przebiegiem to niepotrzebne ryzyko. Olbrzymimi zaletami Bravo – podobnie zresztą jak Lancii – jest proste zawieszenie (z przodu McPherson, z tyłu belka) oraz doskonale zaopatrzenie w tanie części zamienne.

Lancia Delta (2008–2014)



Lancia Delta to luksusowa odmiana Fiata. Niecodziennie zdarza się, aby samochód, który jest przecież tylko wyrośniętym kompaktem, gwarantował tak wysoki komfort podróżowania z tyłu. Odpowiednia ilość miejsca, prawidłowe wyprofilowanie siedziska, szeroki podłokietnik wyposażony w schowek oraz gwóźdź programu – regulowany kąt pochylenia oparcia (w wybranych wersjach wyposażenia dostępna jest także regulacja wzdłużna siedziska). Klubowy klimat tworzy opcjonalna, skórzana tapicerka wykonana przez specjalistów z Poltrona Frau. Pod wyszukany i wciąż bardzo nowoczesny nadwozie kryje się proste i trwałe zawieszenie, znane doskonale z Fiata Bravo II (w opcji rozbudowane o elektronicznie sterowany zmienny stopień tłumienia – ang. *Reactive Suspension System*). Gamę silników ograniczono do wersji z turbodoładaniem (jedno- lub dwustopniowym). Oprócz standardowych, ręcznych skrzyń 6-biegowych w połączeniu z silnikiem 1,6 MultiJet 120 KM dostępna jest zautomatyzowana skrzynia Selectronic.

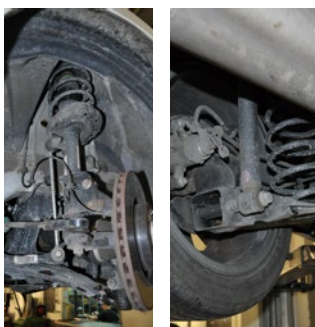




FIAT BRAVO II / LANCIA DELTA II: WYBRANE ELEMENTY UKŁADU HAMULCOWEGO TEXTAR						
WERSJA	MOC [KM/KW]	KOD SILNIKA	KŁOCKI PRZEDNIE	KŁOCKI TYLNE	TARCZE PRZEDNIE	TARCZE TYLNE
1,4 T-Jet	120/88	198 A4.000	2370502 lub 2371104	2371401 do: 12/09 2371403 od: 01/10	92107703	92034203
1,6 D Multijet	115/85	955 A4.000	2370502 lub 2371104	2371403	92107703	92034203
2,0 D Multijet (198AXN1B)	165/121	198 A5.000	2370502 lub 2370581 lub 2371104	2371401 lub 2371481	92107703	92034203



FIAT BRAVO II / LANCIA DELTA II: PASKI WIELORÓWKOWE I ZESTAWY ROZRZĄDU GATES					
WERSJA	ROK PRODUKCJI	MOC [KM/kW]	KOD SILNIKA	PASEK WIELORÓWKOWY	ZESTAW ROZRZĄDU Z POMPĄ CIECZY
1.4 (198AXA1B)	04/07-12/14	90/66	192 B2.000	5PK1148 (z klimatyzacją)	KP15503XS-2
1.4 16V (198AXS1B)	04/10-12/14	97/71	198 A7.000	5PK1148 (z klimatyzacją)	KP15503XS-2
1.4 T-Jet (198AXF1B)	09/07-12/14	150/110	198 A1.000	5PK1148 (z klimatyzacją)	KP15503XS-2
1.6 D Multijet (198AXL1B)	03/08-12/14	120/88	198 A2.000	6PK1375 (z klimatyzacją)	KP15646XS
2.0 D Multijet (198AXN1B)	09/08-12/14	165/121	198 A5.000	6PK1395 lub 6PK1375	KP35623XS-1



FIAT BRAVO II / LANCIA DELTA II: AMORTYZATORY KYB				
WERSJA	MOC [KM/kW]	KOD SILNIKA	AMORTYZATOR PRZEDNI	AMORTYZATOR TYLNY
1,4 (198AXA1B)	90/66	192 B2.000	339731	343397
1,4 T-Jet (198AXF1B)	150/110	198 A1.000	339731	343397
1,6 D Multijet (198AXL1B)	120/88	198 A2.000	339731	343397
2,0 D Multijet (198AXN1B)	165/121	198 A5.000	339731	343397



FIAT BRAVO II / LANCIA DELTA II: ŚWIECE ZAPŁONOWE I ŻAROWE			
WERSJA	MOC [KM/kW]	KOD ŚWIECY ZAPŁONOWEJ/ ŻAROWEJ	IRIDIUM LPG
1,4 (198AXA1B)	90/66	XU22EPR-U	VXU22
1,4 T-Jet (198AXF1B)	150/110	IXU27	
1,6 D Multijet (198AXL1B)	120/88	DG-608	
2,0 D Multijet (198AXN1B)	165/121	DG-608	



W Fiacie Bravo II filtr kabinowy jest umieszczony w tunelu środkowym od strony pasażera (w okolicy stóp).



BRAVO/DELTA: FILTRY OLEJU, PALIWA, POWIETRZA I KABINOWE FRAM FRAM FILTRATION						
SILNIK	MOC (KM/kW)	KOD SILNIKA	FILTRY OLEJU	FILTRY PALIWA	FILTRY POWIETRZA	FILTR KABINOWY
1,4 T-Jet	120/88	198 A4.000	PH5949	niewymienny	CA9329	CF9533
1,6 M-Jet	120/88	198AXL1B	CH11120ECO* CH10623ECO**	PS10042	CA10523	CF9533
2,0 M-Jet	165/121	198AXN1B	CH10623ECO	PS10042	CA10523	CF9533

Škoda Superb (2008–2015)



Superb to wielki liftback z podwójną, dzieloną tylną klapą, który wygląda jak sedan. W opcji dostępny z nadwoziem kombi. Pod względem ilości miejsca na tylnych siedzeniach obie wersje deklasują cenowych rywali. Na poziom wyposażenia nie można narzekać, a jakość wykończenia – choć nie idealna – daje się jak najbardziej zaakceptować. Funkcjonalność poprawiają dwie opcje: napęd na cztery koła i podwyższone zawieszenie. Najlepszy wybór to oczywiście dwulitrowe diesle common rail o mocy 140 lub 170 KM. Wersji benzynowych, zwłaszcza tych o pojemności mniejszej niż 2 litry, nie polecamy. W jednostce 1,4 TSI psuje się rozrząd, a 1,8 TSI nałogowo pali olej silnikowy. W dieslach 2,0 TDI wskazana jest profilaktyczna kontrola pompy oleju. Uwaga na 1,9 TDI – zdarzają się przypadki zatarcia panewek. Pokrewieństwo z Passatem B6 gwarantuje szerokie zaplecze tanich części. Ceny egzemplarzy używanych są – jak na ten segment – niskie. Klienci polują na krajowe egzemplarze w topowych wersjach. Polski rynek tworzą głównie auta poflotowe oraz sprowadzane w ramach prywatnego importu.

Volkswagen Passat (2005–2010)



W przeciwieństwie do poprzedniej generacji, która miała wzdłużny układ napędowy, **Passat B6** ma silnik umieszczony poprzecznie. Ozdoba gamy – wersja Passat CC – była początkowo homologowana na 4 osoby. W 2010 roku producent zmienił homologację na 5 osób i w nazwie pozostawił tylko oznaczenie CC. W przypadku aut sprzed 2008 roku polecamy głównie stary benzynowy silnik 1,6 8V, który ma kiepskie osiągi, ale jest trwały i nadaje się do zasilania LPG. Wysokoprężne wersje dwulitrowe (2,0 TDI PD) okazały się niewypałem (jest wiele wersji różniących się kodami silnika, a najgorsza z nich to BMP). Zawiódł także stary dobry 1,9 TDI – w egzemplarzach wyprodukowanych po 2005 roku zdarzają się przypadki zatarcia panewek. Jeśli ktoś, mimo wszystko, planuje zakup tego modelu, powinien rozważyć odmianę 2,0 TDI CR, wyposażoną w zasilanie common rail (udana, oferowana po 2008 roku). Akceptowalne są także silniki 1,6 TDI CR. Benzynowe wersje TSI i FSI to przeciętniaki, a odmiana 1,4 TSI TC jest wyborem podwyższonego ryzyka.



PASSAT CC
2008–2016



ŠKODA SUPERB / VW PASSAT: WYBRANE ELEMENTY UKŁADU HAMULCOWEGO *TEXTAR*

SILNIK	POJEMNOŚĆ SKOKOWA [CCM]	KOD SILNIKA	KŁOCKI HAMULCOWE PRZEDNIE*	KŁOCKI HAMULCOWE TYLNE*
1,4 TSI	1390	CAXC	2358701, 2358781, 2469602	2456301, 2391401, 2391481
1,8 TSI	1798	CDAB	2358701, 2358781, 2469602	2456301, 2391401, 2391481
1,8 TSI 4x4	1798	CDAB	2358701, 2358781, 2469602	2391401, 2391481
2,0 TDI	1968	BMP	2358701, 2358781, 2469602	2391401, 2391481
2,0 TDI	1968	CBBB	2358701, 2358781, 2469602	2391401, 2391481
2,0 TDI 16V	1968	BKD	2358701, 2358781, 2469602	2391401, 2391481
2,0 TSI	1984	CCZA	2358701, 2358781, 2469602	2391401, 2391481
3,6 FSI 4x4	3597	CDVA	2380101, 2380102,	2391402, 2391482

ŠKODA SUPERB/VW PASSAT: PASKI WIELORÓWKOWE GATES



SILNIK	ROK PRODUKCJI	MOC [KM/KW]	POJEMNOŚĆ SKOKOWA [CCM]	KOD SILNIKA	PASEK WIELORÓWKOWY	NAPINACZ PASKA
1,4 TSI	07/08–05/16	125/92	1390	CAXC	6PK1735	T38439
1,8 TSI	03/09–05/16	152/112	1798	CDAB	6PK1113	T39087
1,8 TSI 4x4	11/08–05/16	160/118	1798	CDAA	6PK1113	T39087
2,0 TDI	03/08–05/10	140/103	1968	BMP	6PK1070	T38427
2,0 TDI	07/08–05/16	170/125	1968	CBBB	6PK1070	T38427
2,0 TSI	05/10–05/16	200/147	1984	CCZA	6PK1113	T39087
3,6 FSI 4x4	11/08–05/16	260/191	3597	CDVA	6PK1613	T38450



AMORTYZATORY PRZEDNIE

335808
325700

AMORTYZATORY TYLNE

344459
354006



SUPERB/PASSAT: ŚWIECE ZAPŁONOWE I ŻAROWE



SILNIK	MOC [KM/KW]	POJEMNOŚĆ SKOKOWA [CCM]	KOD SILNIKA	OZNACZENIE ŚWIECY
2,0 TDI	140/103	1968	BMP	DG-193
2,0 TDI	170/125	1968	CBBB	DG-190, DG-193
2,0 TDI 4x4	170/125	1968	CBBB	DG-190, DG-193
2,0 TDI 16V	140/103	1968	BKD	DG-190, DG-193
2,0 TDI 16V 4x4	140/103	1968	CFFB	DG-190, DG-193



SUPERB/PASSAT: FILTRY OLEJU, PALIWA, POWIETRZA, KABINY

WERSJA	[KM/KW]	FILTRY OLEJU	FILTRY PALIWA	FILTRY POWIETRZA	FILTRY PRZECIWPYŁKOWE
1.4 TSI	118/160	W 712/94	niewymienny	C 35 154	CU 2939
1.8 TSI	118/160	W 719/45	niewymienny	C 35 154	CU 2939
2.0 TSI	155/211	W 719/45	niewymienny	C 35 154	CU 2939
3.6 FSI	220/300	HU 8009 z	niewymienny	C 36 188	CU 2939
2.0 TDI	103/140	HU 7008 z	PU 8008/1	C 35 154	CU 2939
2.0 TDI	135/184	HU 7008 z	PU 8008/1	C 35 154	CU 2939

W Superbie i Passacie filtr kabinowy jest umieszczony w desce rozdzielczej pod schowkiem przed nogami pasażera.



Chevrolet Malibu (2011–2016)

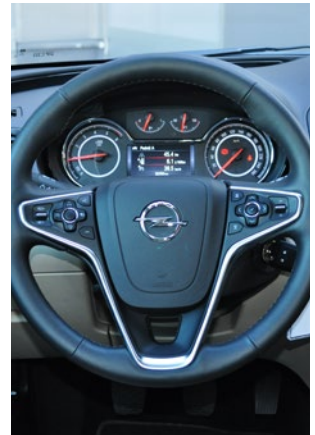


Malibu to taka Insignia w amerykańskim stylu. Uwagę zwraca głównie ciekawe wnętrze, choć jego jakość wykonania jest wyraźnie niższa niż w porównywalnych autach niemieckich. Deska rozdzielcza najlepiej wygląda nocą. Jest fantazyjnie podświetlona. Przez całą jej szerokość poprowadzono cieniutki paseczek świecący w kolorze morskim. Podświetlone są także fragmenty drzwi. Zestaw wskaźników zapożyczono – dla odmiany – z Camaro (może nie wprost, ale i tak jest niezłe). Całość tworzy przyjemny klimat, jest czytelna i łatwa w obsłudze. Zawieszenie jest zestrojone komfortowo, ale daje pełne wycucie samochodu. Na krętej drodze Malibu nie utrzyma się za BMW serii 5. Zostanie w tyle nawet za Mondeo, ale nie o to chodziło konstruktorom. Wielki Chevrolet ma naturę krąźownika, który dostojnie pokonuje zakręty, ale kiedy już trafi na jakąś autostradę, niewzruszenie utrzymuje obrany kierunek. Idealnym kompanem do dalekich podróży okazuje się silnik. W mniejszych modelach Chevrolet korzysta z diesli dostarczanych przez koncern VM Motori. Malibu otrzymał dwulitrową jednostkę Fiata.

Opel Insignia (2008–2017)



Samochód występuje w trzech wersjach nadwozia: jako sedan, liftback i kombi. Przed zakupem używanej Insignii wyposażonej w system AFL warto sprawdzić działanie świateł. Komplet używanych reflektorów skrętnych kosztuje około 2500 zł. Insignia to pierwszy od wielu lat model Opla wyposażony opcjonalnie w napęd na cztery koła. Najpopularniejsze na rynku są dwulitrowe diesle. To udane konstrukcje, pod warunkiem, że co 100 tys. km wymienia się w nich uszczelkę smoka olejowego. W 2015 roku Opel wprowadził na rynek nową generację dwulitrowych diesli. Łatwo je poznać, bo pod klapką wlewu paliwa jest jeszcze jeden, dodatkowy wlew na płyn AdBlue. Z benzynowej gamy polecamy odmianę 1,4 Turbo – jest dość oszczędna i nadaje się do instalacji LPG. Tego samego nie można napisać o bazowej jednostce 1,8, która nie ma hydraulicznej regulacji luzu zaworowego. Ciekawostką jest wersja 1,4 EcoFlex z fabryczną instalacją LPG. Uwaga na silniki V6 – są drogie w serwisowaniu (kosztowna jest nawet wymiana rozrządu).





MALIBU/INSIGNIA: WYBRANE ELEMENTY UKŁ. HAMULCOWEGO						TEXTAR
WERSJA	MOC [KM/KW]	KOD SILNIKA	KLOCKI PRZÓD	KLOCKI TYŁ	TARCZE PRZÓD	TARCZE TYŁ
1,4	140/103	A 14 NET	2441501	2442101	92186903	92222903
1,6	116/85	A 16 XER	2441501	2442101	92186903	92222903
1,6 Turbo	180/132	A 16 LET	2441201	2442102	92187003	92187303
1,8	140/103	A 18 XER	2441501	2442101	92186903	92222903
2,0 CDTI	160/118	A 20 DTH	2441201	2442101	92186903	92222903
2,0 CDTI	163/120	A 20 DTH	2441201	2442101	92186903	92222903
2,8 V6 Turbo 4x4	260/191	A 28 NET	2441801	2442102	92187103	92187303



MALIBU/INSIGNIA : PASKI WIELOROWKOWE I ZESTAWY ROZRZĄDU GATES



WERSJA	LATA	MOC [KM/KW]	PASEK WIELOROWKOWY	NAPINACZ PASKA WIEL.	ZESTAW ROZRZĄDU Z POMPA
1,4	04/11-	140/103	5PK1398 (z klimatyzacją)	T38344	
1,6 Turbo	07/08-	180/132	6PK1555	T38433 lub T39291	
1,8	07/08-	140/103	6PK1555	T38433 lub T39291	
2,0 CDTI	07/08-	160/118	6PK1903 lub 6PK1853XS	T39164	KP35623XS-1
2,0 CDTI	07/13-	163/120	6PK1903 lub 6PK1853XS	T39164	KP35623XS-1
2,8 V6 Turbo 4x4	07/08-	260/191	6PK2390	T38397	



MALIBU/INSIGNIA: AMORTYZATORY KYB



Amortyzatory do wszystkich wersji z wyjątkiem OPC i bez systemu FlexRide.

Amortyzatory do wszystkich wersji z wyjątkiem OPC i bez systemu FlexRide.

AMORTYZATOR PRZEDNI:

KYB 339376 lewy
KYB 339375 prawy

AMORTYZATOR TYLNY:

KYB 349136



MALIBU/INSIGNIA: ŚWIECE ZAPŁONOWE I ŻAROWE



WERSJA	MOC [kW]	KOD	ŚWIECA ZAPŁONOWA/ŻAROWA
1,6 Turbo	132	A 16 LET	IK20L
1,8	103	A 18 XER	KJ20CR-L11
2,0 Biturbo CDTI 4x4	140	A 20 DTR	DG-608
2,0 CDTI	81/96/118	A 20 DT i inne	DG-608
2,0 CDTI 4x4	118	A 20 DTH	DG-608
2,0 Turbo	162	A 20 NHT	ITV20



Filtr kabinowy jest schowany głęboko w desce rozdzielczej, pod schowkiem.



MALIBU/INSIGNIA: FILTRY OLEJU, PALIWA, POWIETRZA I KABINOWE FRAM



SILNIK	MOC [kW]	ROK PRODUKCJI	FILTRY OLEJU	FILTRY PALIWA	FILTRY POWIETRZA	FILTRY PRZECIWPYŁKOWE
1,6 Turbo	132	07/08-	FR CH10246ECO	LTF (i)	FR CA10685	FR CF10774 (zwykły) FR CFA10775 (węglowy)
1,8	103	07/08-	FR CH10246ECO	LTF (i)	FR CA10685	FR CF10774 (zwykły) FR CFA10775 (węglowy)
2,0 CDTI	120	07/13-	FR CH10751ECO	FR C10750ECO	FR CA10685	FR CF10774 (zwykły) FR CFA10775 (węglowy)
2,0 CDTI 4x4	118	06/10-	FR CH10751ECO	FR C10750ECO	FR CA10685	FR CF10774 (zwykły) FR CFA10775 (węglowy)