

TAKICH JUŻ NIE ROBIĄ!

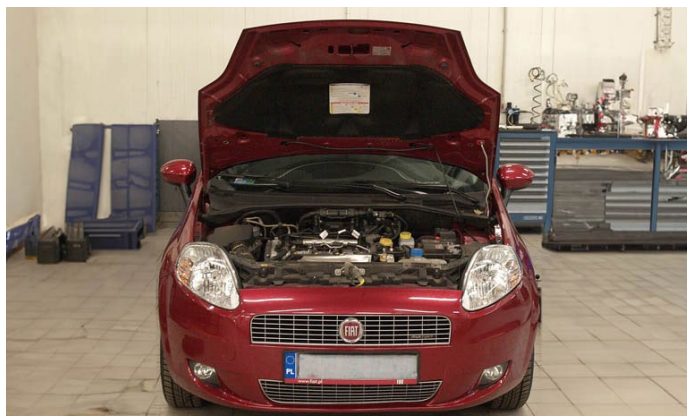
Niezależnie od tego, czy szukamy samochodu miejskiego, kompaktowego czy modelu klasy średniej, możemy kupić auto proste konstrukcyjnie, doskonale zaopatrzone w części zamienne i niedrogie w naprawach. Oto trzy propozycje należące do trzech segmentów.

To modele zbudowane według tzw. starej szkoły: bez wyszukanych rozwiązań w podstawowych wersjach, stosunkowo tanie w naprawach, które – przynajmniej teoretycznie – mogą bez większych problemów służyć latami. Wszystkie trzy prezentowane samochody mają bardzo proste zawieszenie (z przodu układ MacPhersona, z tyłu belkę), a w gamie silnikowej bezproblemowe jednostki, które da się przystosować do zasilania gazem, a także niekłopotliwe diesle. Pokazujemy samochody z różnych segmentów, w różnych cenach, aby każdy znalazł tu coś dla siebie. Ze względu na ograniczoną ilość miejsca nie mogliśmy oczywiście pokazać wszystkich ciekawych propozycji.



Fiat Punto

2005–2018



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 z nimi sedan o nazwie Linea. Najślabsza, a jednocześnie najtańsza w utrzymaniu wersja to benzynowa 1,2. 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 roku.



Punto: WYBRANE SILNIKI BENZYNOWE

	1,2	1,4	1,4 16V	1,4 T
pojemność (cm ³)	1242	1368	1368	1368
moc (KM)	65	77	95	120
prędkość maks. (km/h)	155	165	125	195
przysp. 0–100 km/h (s)	14,5	13,2	11,4	13,6
zużycie paliwa (l/100 km)	6,1	6,4	6,6	5,1

Punto: WYBRANE SILNIKI WYSOKOPRĘŻNE

	1,3 JTD	1,6 JTD	1,9 JTD
pojemność (cm ³)	1248	1598	1910
moc (KM)	75	120	120
prędkość maks. (km/h)	190	195	194
przysp. 0–100 km/h (s)	13,6	10,5	10,5
zużycie paliwa (l/100 km)	5,1	4,8	5,3

Fiat Bravo II

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, wolnossącą wersję 1,4 – nie jest rewelacyjna, ale do codziennej eksploatacji wystarcza i można ją tanio przystosować do zasilania LPG. Bardzo

dobre opinie zebrała odmiana doładowana 1,4, aczkolwiek lepiej pozostać przy wariantcie 120-konnym bez rozrządu MultiAir. Dłacie? 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. Olbrzymimi zaletami Bravo są proste zawieszenie (z przodu MacPherson, z tyłu belka) oraz doskonałe zaopatrzenie w tanie części.



Bravo II: WYBRANE SILNIKI BENZYNOWE

	1,4 16V	1,4 T	1,4 T	1,4 M-Air
pojemność (cm ³)	1368	1368	1368	1368
moc (KM)	90	120	150	140
prędkość maks. (km/h)	179	197	212	204
przysp. 0–100 km/h (s)	12,5	9,6	8,2	8,9
zużycie paliwa (l/100 km)	6,3	7,3	7,6	5,7

Bravo II: WYBRANE SILNIKI WYSOKOPRĘŻNE

	1,6 JTD	1,6 JTD	1,9 JTD	1,9 JTD	2,0 JTD
pojemność (cm ³)	1598	1598	1910	1910	1956
moc (KM)	105	120	120	150	165
prędkość maks. (km/h)	187	195	194	209	215
przysp. 0–100 km/h (s)	10,5	10,5	10,5	9,0	9,0
zużycie paliwa (l/100 km)	4,5	4,8	5,3	5,6	5,3

Renault Laguna III

2007–2015



Dostępne są dwie podstawowe wersje nadwozia: pięciodrzwiowy liftback oraz kombi (grandtour). Rok później do gamy dołączyły bardziej sportowo stylizowane wersje GT (zarówno liftback, jak i kombi), a także trzydrzwiowe coupé. Auto przeszło dwa liftingi: pierwszy w 2009, a drugi w 2013 roku. Gama silnikowa Laguny jest bardzo udana. Odradzamy jedynie bazowego diesla 1,5 dCi. Polecamy nato-

miast kapitalnego turbodiesla 2,0 dCi, który ma bez porównania lepsze osiągi i dużo wyższą trwałość. Mechanicy rekomendują wersje o mocy 130 i 150 KM. Flagową propozycją jest odmiana 3,0 dCi, ale koszty jej eksploatacji i napraw są już niewspółmiernie wysokie do wartości samochodu – nawet wtedy, gdy chodzi o coupé. Uważamy polecamy także silniki benzynowe – w zasadzie wszystkie są godne uwagi.



Laguna III: WYBRANE SILNIKI BENZYNOWE

	1,6 16V	2,0 16V	2,0 T
pojemność (cm ³)	1598	1998	1998
moc (KM)	110	140	170
prędkość maks. (km/h)	192	195	220
przysp. 0–100 km/h (s)	11,7	9,1	9,2
zużycie paliwa (l/100 km)	7,6	7,8	8,5

Laguna III: WYBRANE SILNIKI WYSOKOPRĘŻNE

	1,5 dCi	2,0 dCi	2,0 dCi	3,0 dCi
pojemność (cm ³)	1461	1995	1995	2993
moc (KM)	110	130	150	235
prędkość maks. (km/h)	192	204	210	450
przysp. 0–100 km/h (s)	12,1	10,6	9,5	7,3
zużycie paliwa (l/100 km)	4,9	6,2	6,2	7,2

AUTO-TIP

FIAT PUNTO: AMORTYZATORY KYB



FIAT PUNTO	AMORTYZATOR PRZEDNI	AMORTYZATOR TYLNY
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

FIAT BRAVO: AMORTYZATORY KYB



WERSJA	AMORTYZATOR PRZEDNI	AMORTYZATOR TYLNY
1,4 (198AXA1B)	339731	343397
1,4 T-Jet (198AXF1B)	339731	343397
1,6 D Multijet (198AXL1B)	339731	343397
2,0 D Multijet (198AXN1B)	339731	343397



RENAULT LAGUNA: AMORTYZATORY

RENAULT LAGUNA III	AMORTYZATOR PRZEDNI	AMORTYZATOR TYLNY
2,0 dCi	339704 Excel-G	344813 Excel-G

AMORTYZATOR PRZEDNI



AMORTYZATOR TYLNY



FIAT PUNTO: UKŁAD HAMULCOWY

Wszystkie wersje są wyposażone w tarcze wentylowane. Przed zakupem warto dokładnie upewnić się, o jakie tarcze chodzi – występują dwa rodzaje o średnicach 257 oraz 284 mm. Z tyłu – w zależności od wersji silnika – Grande Punto może być wyposażone w hamulce bębnowe lub tarczowe. Bębnowe występują w dwóch wersjach o średnicach 203,2 lub 228,3 mm. Tarczowe – w jednej wersji.

HAMULCE PRZEDNIE:



HAMULCE TYLNE:



FIAT BRAVO: UKŁAD HAMULCOWY

Układ hamulcowy Fiata Bravo II ma sprawdzoną konstrukcję przejętą z modelu Stilo. Szkoda, że czasem popiskuje. W niektórych egzemplarzach Bravo pojawia się tajemnicza usterka, która objawia się przegrzewaniem klocków i tarcz hamulcowych przednich. Zdecydowana większość mechaników upatruje przyczyny w zabrudzonych zaciskach hamulcowych, które ograniczają ruch klocków. Niektórzy profilaktycznie odpowietrzają przedni układ hamulcowy lub nawet wymieniają elastyczne przewody hamulcowe. Przyczyna tkwi tymczasem zupełnie gdzie indziej – zciera się pedał hamulca. W większości przypadków pomaga aplikacja smaru (w aerozolu) na sworznie pedału.

HAMULCE PRZEDNIE:



HAMULCE TYLNE:



RENAULT LAGUNA: UKŁAD HAMULCOWY

We wszystkich wersjach zastosowano z przodu tarcze wentylowane. Obsługa przedniego układu hamulcowego stwarza żadnych problemów. Przed zakupem klocków warto sprawdzić tylko ich wersję – do 15-calowych kół są inne, a do pozostałych – inne.

Hamulce tylne występują w dwóch wersjach – tradycyjnej z dźwignią hamulca ręcznego oraz z elektrycznym hamulcem pomocniczym. Opcjonalny elektryczny hamulec pomocniczy znajduje się tuż obok tylnej belki. To kompletny, sterowany elektrycznie moduł, który po aktywacji przyciskiem w kabinie (lub automatycznie w trybie auto hold) ciągnie za tradycyjne linki hamulcowe przy tylnych kołach. Elementem wymiennym jest cały komplet: element wykonawczy wraz z linkami.



FIAT PUNTO: WYBRANE ELEMENTY UKŁADU HAMULCOWEGO TEXTAR
TEXTAR

WERSJA	MOC [KM/KW]	KOD SILNIKA	KŁOCKI PRZÓD*	KŁOCKI 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

FIAT BRAVO II: WYBRANE ELEMENTY UKŁADU HAMULCOWEGO TEXTAR
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

RENAULT LAGUNA: WYBRANE ELEMENTY UKŁADU HAMULCOWEGO TEXTAR
TEXTAR

Referencje do wybranych wersji silnikowych z nadwoziem liftback

WERSJA	ROK PRODUKCJI	MOC [KM/kw]	KOD SILNIKA	KŁOCKI PRZEDNIE	KŁOCKI TYLNE	TARCZE PRZEDNIE	TARCZE TYLNE
1,6 16V	10/07-12/15	110/81	K4M 824	2321502	2413701	92195500	92233100
2,0 16V	10/07-12/12	140/103	M4R 704	2471001	2413701	92195600	92233100
2,0 16V T	10/07-12/15	170/125	F4R 811	2471001	2413701	92195600	92233100
1,5 dCi	10/07-12/15	110/81	K9K 780	2321502	2413701	92195500	92233100
2,0 dCi	10/07-12/15	150/110	M9R 742	2471001	2413701	92195600	92233100
2,0 dCi GT	03/08-12/15	178/131	M9R 816	2487001	2413701	92195600	92233100
3,0 dCi	09/08-12/15	235/173	V9X 791	2487001	2413701	92195600	92233100

Ze względu na bardzo szeroką gamę wersji zalecamy dobór na podstawie katalogu elektronicznego. Producent zmieniał numery referencyjne w zależności od daty produkcji oraz numeru nadwozia, co przy doborze części może okazać się utrudnieniem.



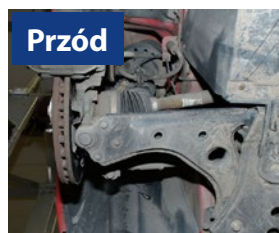
AUTO-TIP

FIAT GRANDE PUNTO: ZAWIESZENIE

Warto zaznaczyć, że analogiczne rozwiązania wykorzystano w takich modelach jak Opel Corsa D i Fiat Linea. Wiele elementów wspólnych znajdziemy także w Citroënie Nemo, Fiacie Fiorino, Peugeotie Bipper i Alfie Romeo MiTo.

Tradycyjny układ MacPhersona w porównaniu ze starszym modelem (Punto II) otrzymał zupełnie nowe wahacze z wymiennymi sworzniami oraz zupełnie nowy drążek stabilizatora. W starym modelu był on przymocowany do wahaczy. Teraz za pośrednictwem długich łączników działa bezpośrednio na kolumny MacPhersona. Bez większych zmian pozostał układ kierowniczy. Jest on wspomagany elektrycznie za pośrednictwem niewielkiego silniczka przy kolumnie kierownicy. Wydajność elektrycznego wspomagania można zwiększyć, aktywując tryb City przyciskiem na konsoli centralnej.

Zawieszenie tylne bazuje na belce zespolonej, która pełni jednocześnie rolę stabilizatora, ale zupełnie inaczej zamocowano amortyzatory. Tym razem pracują one w niemal idealnie pionowej pozycji. Na dole są mocowane do belki, u góry – do wzmocnienia w nadkolu.



FIAT BRAVO: ZAWIESZENIE

Fiat Bravo II daje dużą przyjemność z jazdy. Zaskakujące, że tak dobre właściwości jezdne udało się uzyskać, powielając stare rozwiązania z Fiata Stilo (2001–2007).

Zawieszenie Fiata Bravo II jest bardzo tanie w serwisowaniu. Z przodu mamy stalową ramę pomocniczą oraz układ MacPhersona. Dolne wahacze są wykonane ze stali. Fabrycznie sworznie są nitowane, ale można je rozmontować i zastąpić nowymi, przykręcanymi. Silentbloki również można wymieniać, przy czym warto podkreślić, że jeden pracuje w pozycji poziomej, a drugi – pionowej, co jest gwarancją maksymalnej możliwej trwałości.

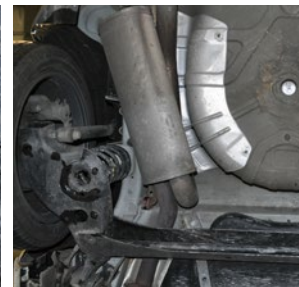
Z tyłu mamy najzwyczajszą belkę zespoloną, która z nadwoziem łączy się za pomocą dwóch silentbłoków. W zasadzie rozwiązanie to zostało przejęte z Fiata Stilo. Pod względem zaawansowania technicznego możemy porównać go z tym zastosowanym w VW Golfie IV, któremu pod względem trwałości podwozia zbyt wiele nie można było zarzucić. Jedynie, co może się popsuć w tylnej belce Fiata Bravo, to właśnie wspomniane silentbloki. Komplet obejmuje dwie sztuki. Amortyzatory są osadzone oddzielnie od sprężyn, co również przekłada się na niski koszt ewentualnej wymiany.



Przód



Tył



RENAULT LAGUNA III: ZAWIESZENIE

Z czysto technicznego punktu widzenia zawieszenie Laguny III (z wyjątkiem wersji 4Control) jest konstrukcją wyjątkowo prostą i taną jak na dzisiejsze czasy.

Z przodu producent zastosował sprawdzony układ MacPhersona. Sworznie wahaczy można łatwo wymieniać. Podobnie jak silentbloki wahaczy (jeden pracuje w pozycji poziomej, drugi w pionowej). Zawieszenie tylne to klasyczna belka skrętna. Sprężyny i amortyzatory są zamocowane oddzielnie co ułatwia ich wymianę i obniża jej koszty.

Wersje z systemem 4Control mają cztery koła skrętne. System działa w oparciu o elektroniczną kontrolę zachowania samochodu w czasie jazdy. System zestawia dane statyczne (prędkość pojazdu, kąt skrętu koła kierownicy, typ pojazdu i wersje silnikowe) z danymi dynamicznymi (ruchy kierownicy, zarzucanie pojazdu). Czujnik umieszczony w kolumnie kierownicy wysyła za pośrednictwem szyny CAN informację o kącie skrętu kierownicy do bloku elektronicznego. W zależności od parametrów komputer wydaje odpowiednie polecenie wykonania skrętu kół osi tylnej za pośrednictwem siłownika elektrycznego zamontowanego w tylnym zawieszeniu. Siłownik elektryczny popycha dźwignię umieszczoną na środku osi.

Przód



Tył zwykły



Tył 4Control



GRANDE PUNTO: ELEMENTY ZAWIESZENIA SWAG



WAHACZ LEWY PRZEDNI



WAHACZ PRAWY PRZEDNI



70 92 9145 P

SWORZEŃ WAHACZA PRZÓD



40 92 8420
L=P

SILENTBLOK WAHACZA PRZÓD



40 92 8475
L=P

SILENTBLOK WAHACZA TYŁ



70 92 8733
L=P

ŁĄCZNIK STABILIZATORA



70 92 7414



PUNTO: ŁOŻYSKA KOŁA



Przód: FAG 713 6063 90



Tył: FAG 713 6063 50



FIAT BRAVO: ELEMENTY ZAWIESZENIA SWAG



WAHACZ LEWY PRZEDNI



33 10 2892

TULEJA TYLNEJ BELKI ZAWIESZENIA

UWAGA, TO BARDZO WAŻNE!

Podpowiadamy, jak uniknąć zniszczenia nowej tulejki tylnej belki podczas montażu.

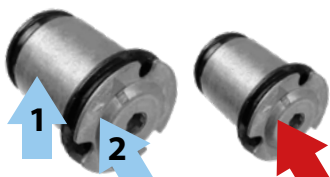


70 93 7453

WAHACZ PRAWY PRZEDNI



33 10 2892



1. Zewnętrzna część tulejki
 2. Wewnętrzna część tulejki
- Nie wolno wprasowywać tulejki, przykładając siłę tutaj.**



Siłę można przyłożyć dopiero wtedy, gdy wsadzimy podkładki przenoszące siłę na część zewnętrzną.

BRAVO: ŁOŻYSKA KOŁA



Przód: FAG 713 6908 00



Tył: FAG 713 6907 10



LAGUNA III: ELEMENTY ZAWIESZENIA SWAG



WAHACZ LEWY PRZEDNI



SPRAWDŹ W KATALOGU

WAHACZ PRAWY PRZEDNI



SPRAWDŹ W KATALOGU

SWORZEŃ WAHACZA PRZÓD



SW 60 93 6125

PODUSZKA GÓRNA SILNIKA



SW 60 93 3723

LAGUNA: ŁOŻYSKA KOŁA



Przód: FAG 713 6309 00



KOŃC. DRAŻKA KIEROWNICZEGO (L)



SW 60 93 8723

KOŃC. DRAŻKA KIEROWNICZEGO (P)



SW 60 93 8724

DRAŻEK KIEROWNICZY



SW 60 93 2020

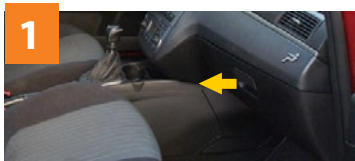
ŁĄCZNIK STABILIZATORA



SW 60 92 9834

FIAT PUNTO: WYMIANA FILTRA KABINOWEGO, NUMERY REFERENCYJNE FILTRÓW

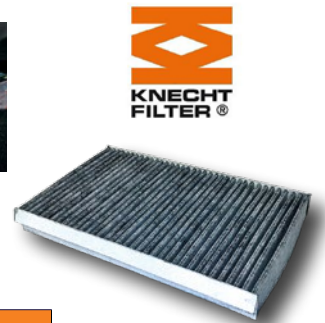
Filtr kabinowy znajduje się w tunelu środkowym, od strony pasażera.



1 Filtr kabinowy znajduje się w tunelu środkowym od strony pasażera. Aby się do niego dostać, należy zdjąć osłonę wskazaną strzałką.



2 Po zdjęciu osłony widać kasetę z filtrem. Pokrywa kasety jest wskazana strzałką. Należy ją zdjąć i wysunąć stary filtr (fot. 3).



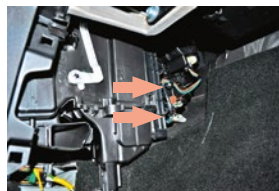
SILNIK	POJ.	MOC (KM/kW)	KOD SILNIKA	FILTRY OLEJU	FILTRY PALIWA	FILTRY POWIETRZA	FILTR KABINOWY
1,4	1.4	90/66	198AXA1B	OC 986	niewymienny	LX 1827	LA 306
1,6 M-Jet	1.6	120/88	198AXL1B	OX 553D	KL 567	LX 2088	LA 306
1,9 M-Jet	1.9	150/110	198AXC1B	OC 458	KL 567	LX 2060	LA 306

FIAT BRAVO II: WYMIANA FILTRA KABINOWEGO

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



1 Wsadź palce w kratkę wentylacyjną i odciśnij osłonę do siebie. Są tylko 2 zatrzaski w miejscach wskazanych strzałkami.



2 Po zdjęciu osłony widać obudowę układu wentylacji. Klapka osłaniająca filtr jest w tylnej części (wskazanej strzałkami).



3 Naciśnij zatrzaski i wysuń klapkę (jest na prowadnicach).



4 Teraz masz już wygodny dostęp do filtra – wysuń go delikatnie i zamontuj nowy. Montaż w odwrotnej kolejności.

SILNIK	POJ.	MOC (KM/kW)	KOD SILNIKA	FILTRY OLEJU	FILTRY PALIWA	FILTRY POWIETRZA	FILTR KABINOWY
1,4	1.4	90/66	198AXA1B	OC 986	niewymienny	-	LA 142
1,6 M-Jet	1.6	120/88	198AXL1B	OX 553D	KL 567	LX 2088	LA 142
1,9 M-Jet	1.9	150/110	198AXC1B	OC 458	KL 567	LX 2060	LA 142
2,0 M-Jet	2.0	165/121	198AXN1B	OX 553D	KL 567	LX 2088	LA 142

RENAULT LAGUNA: WYMIANA FILTRA KABINOWEGO



1 Wymiana filtra jest utrudniona – wymaga demontażu schowka.



2 Należy zacząć od odciśnięcia osłony bocznej (zatrzaski).



3 Następnie należy odkręcić 5 wkrętów mocujących schowek i wysunąć go.



4 Wyjąć wkładkę izolującą i odchylić plastik pod schowkiem.



5 Teraz trzeba zdjąć pokrywę kasety.



6 Nareszcie można wysunąć filtr.

SILNIK	MOC (kW)	KOD SILNIKA	FILTRY OLEJU	FILTRY PALIWA	FILTRY POWIETRZA	FILTR KABINOWY
1,6 16V	81	K4M 824	PH11774	G10230	CA10445	CFA10474-2
2,0 16V T	125	F4R 811	PH5796	G10230	CA10445	CFA10474-2
1,5 dCi	81	K9K 780	PH9739	P11046	CA10446	CFA10474-2
2,0 dCi	110	M9R 742	CH11208ECO	P11046	CA10446	CFA10474-2
2,0 dCi GT	131	M9R 816	CH11208ECO	P11046	CA10446	CFA10474-2



GRANDE PUNTO: PASKI WIELOROWKOWE GATES



FIAT PUNTO: PRZYKŁADOWE REFERENCJE GATES DO SILNIKA 1,4

OPIS	NUMER CZĘŚCI	UWAGI
KitZestaw Micro-V®	K015PK1148	Urządzenia napędzane: alternator, klimatyzacja
Pasek Micro-V®	5PK1148	Urządzenia napędzane: alternator, klimatyzacja

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

ŚWIECE ZAPŁONOWE I ŻAROWE DENSO



WERSJA	MOC	LATA	ŚWIECA ZAPŁONOWA	WERSJA	MOC	LATA	ŚWIECA ŻAROWA
1,4	58 kW, 70 kW	08/08-, 09/08-08/13	XU22EPR-U, XU22TT, VXU22	1,3 MJet	66 kW, 70 kW	08/08-, 09/09-	DG-171
1,4 Multi Air	99 kW, 120-125 kW	10/09-, 09/09-	IXU27	1,3 MJet	70 kW	09/09-	DG-658
1,4 TJet	88-114 kW	08.08-, 09/08-06/11	IXU27	1,6 JTDM	88 kW	08/08-	DG-608
				1,6 JTDM	85 kW	08/08-	DG-608

FIAT BRAVO II: PASKI WIELOROWKOWE GATES



WERSJA	ROK PRODUKCJI	MOC [KM/kW]	KOD SILNIKA	PASEK WIELOROWKOWY	ZESTAW RORZĄDU 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
1,6 D Multijet (198AXL1B)	03/08-12/14	120/88	198 A2.000	6PK1375 (z klimatyzacją)	KP15646XS
1,9 D Multijet (198AXC1B)	04/07-12/14	150/110	937 A5.000	6PK1360 (z klimatyzacją)	KP35623XS-1
2,0 D Multijet (198AXN1B)	09/08-12/14	165/121	198 A5.000	6PK1395 lub 6PK1375	KP35623XS-1

ŚWIECE ZAPŁONOWE I ŻAROWE DENSO



WERSJA	ROK PRODUKCJI	MOC [KM/kW]	KOD ŚWIECY ZAPŁONOWEJ/ ŻAROWEJ	IRIDIUM LPG
1,4 (198AXA1B)	04/07-12/14	90/66	XU22EPR-U	VXU22
1,9 D Multijet (198AXC1B)	04/07-12/14	150/110	DG-170	

RENAULT LAGUNA: PASKI WIELOROWKOWE I ZESTAWY ROZRZĄDU GATES



WERSJA	MOC (kW)	KOD SILNIKA	PASEK WIELOROWKOWY	ZESTAW ROZRZĄDU Z POMPĄ CIECZY
1,6 16V	81	K4M 824	6PK1818	KP45671XS
2,0 16V T	125	F4R 811	7PK1793	KP45550XS
1,5 dCi	81	K9K 780	6PK1198	KP25578XS
2,0 dCi	110	M9R 742	7PK1705, 7PK1973	Łańcuch
2,0 dCi GT	131	M9R 816	7PK1705, 7PK1973	Łańcuch-1



ŚWIECE ZAPŁONOWE I ŻAROWE DENSO



WERSJA	MOC (KW)	KOD SILNIKA	KOD ŚWIECY ZAPŁONOWEJ/ ŻAROWEJ	TWIN TIP	LPG
1,6 16V	81	K4M 824	K20PR-U	K20TT	IK20TT
2,0 16V T	125	F4R 811	PK20PR-P8 lub VK22	IK20TT	IK20TT, VK22
1,5 dCi	81	K9K 780	DG-005 lub DG-609		
2,0 dCi	110	M9R 742	brak w ofercie		
2,0 dCi GT	131	M9R 816	brak w ofercie		