

Typowe samochody w

To na pierwszy rzut oka zwykłe auta, świetnie zaopatrzone w części zamienne i względnie niezawodne. Tyle że w ofercie była często nietypowa wersja, która sprawia kłopoty.

Trudno czasem pojąć, co kieruje producentami, którzy do oferty wprowadzają przedziwne wersje silników, skrzyń biegów i układów napędowych, jeśli z góry wiadomo, że będą one stanowiły ułamek

promila sprzedaży. Zważywszy, że np. równocześnie w ofercie był sprawdzony wtrysk benzyny z wtryskiem tradycyjnym, a równocześnie wprowadzono droższą odmianę z wtryskiem bezpośrednim. Klient m

Alfa Romeo 147 Selespeed (2002-2010 r.)

Włoska firma Magneti Marelli opracowała jedną z pierwszych skrzyń zrobotyzowanych, czyli manualnych ster

rowanych elektronicznie. W skrzyni Selespeed nie ma sprzęgła hydrokinetycznego jak w typowym automacie. Jest za to aktyuator, który zmienia biegi samoczynnie lub na polecenie kierowcy wydane łopatkami przy kierownicy. Selespeed w 147 występował w połączeniu z silnikiem 2.0 Twin Spark, był też dostępny w modelach 156 i GT. Niestety, Selespeed jest problematyczny – przegrzewa się w nim olej i psuje aktyuator biegów, który trzeba wymieniać w całości. Nowy element kosztuje ok. 7 tys. zł, użytkownicy ratują się więc wszelkimi możliwymi sposobami, żeby uniknąć jego wymiany. Na forach kierowców Alfę Romeo tematów o skrzyni Selespeed są setki, a żaden nie daje prostego rozwiązania problemów.



DLACZEGO JEST NIETYPOWY:

► Zautomatyzowana, powolna i awaryjna skrzynia biegów

Cena: od 6000



Skrzynia Selespeed działa nietypowo. Na biegu jazdy nie ma efektu pełzania, czyli po odpuśceniu hamulca auto stoi, póki nie wciśnie się pedał

Citroen C5 2.0 HPI (2001-2004 r.)

Jednostka oznaczona 2.0 HPI była jedynym silnikiem w gamie Citroena wyposażonym w bezpośredni wtrysk benzyny. Miała być oszczędna i dynamiczna – okazała się problematyczna. Do normy należał m.in. awarie pomp paliwowych. W tym silniku są dwie niskiego ciśnienia (w zbiorniku) i wysokiego ciśnienia (przy wałku rozrządu), psuje się także regulator ciśnienia paliwa i silnik nie chce zapalić. Regularnie świeci się kontrolka oznaczająca zły skład spalin („Depollution System Fault”) i samochód pracuje w trybie awaryjnym, nie przekraczając 2000-2500 obr./min. Potrafi nawet nagle zgasnąć, jeżeli mocniej wciśnie się gaz. Ponadto przepala się zespół cewek zapłonowych, a nie pa-

suja one od zwykłego silnika 2.0. Oddzielnym problemem jest łomocząca, przypominająca dźwięk diesla praca silnika oraz zużycie paliwa, które przekracza 12 l/100 km. Zapewnienia o oszczędności można więc włożyć między bajki. Niestety, niejednokrotnie użytkownik Citroena z silnikiem HPI jest traktowany przez warsztat jako królik doświadczalny na zasadzie „wymieńmy jakąś część i zobaczymy co będzie dalej”. W kwestii HPI polecamy fora angielskie – tych aut jest na Wyspach sporo, a problemy dość dobrze opisane. Angolicy nazywają ten silnik „zarazą”...



Jednostka 2.0 HPI ma bardzo nietypową konstrukcję, plastikowy kolektor ssący i oczywiście nie toleruje LPG.

Cena: od 9000 zł

DLACZEGO JEST NIETYPOWY:

► Silnik z bezpośrednim wtryskiem benzyny



Fiat Stilo 2.4 A

