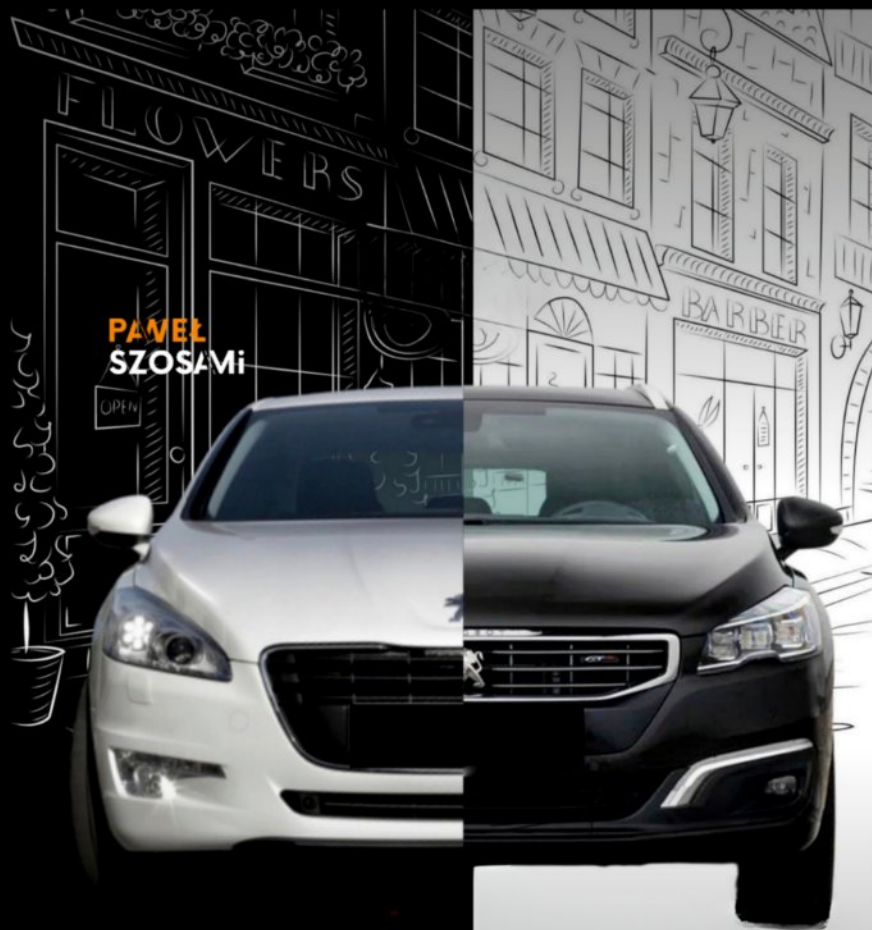


**PAWEŁ
SZOSAMI**



Peugeot 508 wer. 1 (2010—2018)

Kompendium Wiedzy Podstawowej

Nieoficjalne. Nieoczywiste. Z dodatkami i przy mrużeniu oka.
Wszystko co powinienes wiedzieć, a nie chce Ci się szukać.

Paweł Mi

**PEUGEOT 508 WER.
I (2010—2018)
KOMPENDIUM
WIEDZY
PODSTAWOWEJ**

Ridero

2025

© Paweł Mi, 2025

ISBN 978-83-8351-435-2

Książka powstała w inteligentnym systemie wydawniczym Ridero

SPIS TREŚCI

Przedmowa	6
Zastrzeżenie	6
F.A.Q	9
508 (2010—2018) FAQ	11
Instrukcje Obsługi	18
Do pobrania: Instrukcja obsługi peugeot 508 2011 PL	19
Do pobrania: Instrukcja obsługi PEUGEOT 508 FL PL	19
Babciowóz #pasta	20
Omówienie przypadku 508	23
Ryzykowne „benzyniaki”	28
2.0 HDi to ideał?	28
Przewodnik po silnikach Peugeot-a 508 I gen	29
Odmiany 508	33
Dziwostwór (felieton)	34
Na celowniku hybrydowy Peugeot-RXH	36
SW vs RXH — porównanie	41
Nowy Wspaniały Świat (felieton)	45
Technikalia	53
Trwałość mechaniczna „508”	55
Badanko #pasta	56
Materiały eksploatacyjne	58
Olej olej #pasta	68
Inne, wybrane technikalia	70
Du It Samemu?	75
Aktualizacja map	77
Wymiana czujnika temperatury zewnętrznej w Peugeot 508 (wersja 1)	84
Bagażniki do 508	89
Karta ratownicza	95
Persona Non Grata #pasta	99



SPOT — Walewice, maj 2019

PRZEDMOWA

ZASTRZEŻENIE

Publikacja ma charakter amatorski. Dołożyłem wszelkich starań, aby nie naruszyć praw autorskich ani niczyjego dobrego imienia. Materiał został przygotowany wyłącznie w celach informacyjnych i niekomercyjnych. W większości składa się z materiałów własnych, udostępnionych legalnie, lub archiwalnych.

NIEZWYKLE POWAŻNE OSTRZEŻENIE

(wydrukowane na oddzielnej kartce, czerwonymi literami na żółtym tle):

Jeśli nie jesteś inteligentny jak Karl Friedrich Gauss, przenikliwy jak półślepy pucybut z Kalkuty, twardy jak generał William Tecumseh Sherman, bogaty jak królowa Anglii, odporny emocjonalnie jak kibic drużyny Red Sox i ogólnie zdolny do radzenia sobie jak przeciętny dowódca atomowego okrętu podwodnego, nigdy nie wolno ci zbliżać się do tego dokumentu.

Należy pozbyć się go w sposób odpowiedni dla silnie radioaktywnych odpadów, a następnie skontaktować się z kwalifikowanym chirurgiem w celu amputacji rąk na wysokości łokci oraz wyłupienia gałek ocznych.

W razie zignorowania tego ostrzeżenia dalej czytasz na własne ryzyko — z całą pewnością stracisz wszystko, co posiadasz, i przeżyjesz ostatnie dni swego życia, opędzając się od rojów termitów w kolonii dla trędowatych w delcie Missisipi.

Czytasz dalej? Świetnie. Teraz, wystraszywszy cieniasów, możemy przejść do konkretów.

Ok, formalności za nami — to jedziemy

Trzymasz w rękach (a raczej w urządzeniu z ekranem) *Kompendium wiedzy o Peugeot 508 (2010–2018) — wersja druga, poprawiona*.

To nie jest jakiś zwykły, prozaiczny zbiór suchych danych technicznych ani przecukrowana w fotoszopie broszura dilerska.

To rezultat 800 tysięcy kilometrów i dekady doświadczeń, przemysła, obserwacji i pracy, które narodziły się za kierownicą tych samochodów.

W tym multimedialnym opracowaniu znajdziesz prawie wszystko, co udało się przez te lata zebrać — od luźnych refleksji, przez szczegółowe opisy techniczne, aż po praktyczne ciekawostki, które mogą się przydać zarówno świeżemu użytkownikowi, jak i wytrawnemu kierowcy 508-ki.

Ten e-book to zapis nie tylko faktów, ale też emocji, sytuacji drogowych, usterek, ich rozwiązań i detali, które z czasem stają się bezcenne.

Siłą rzeczy wiele spraw (i plików) nie mogło zostać tu ujętych, ale być może znajdziesz je sam, lub pod odnośnikami.

Gdyż są dostępne hen gdzieś tam w chmurze, na serwerach chłodzonych cieczą, zabezpieczonych 256-bitowymi kluczami i strzeżonych przez strażników z bronią automatyczną.

Ten zbiór to — mam nadzieję — nie tylko pomocna dłoń dla tych, którzy chcą lepiej poznać swój pojazd, ale także odpowiedź na pytania tych, którzy dopiero stoją przed decyzją, czy ten model stanie się częścią ich historii.

Oby dobrą i na drodze, a nie w warsztacie i drogą.

Pamiętaj, że to jedynie poradnik amatorski, oparty na osobistych doświadczeniach i obserwacjach (bez błędów na pewno się nie obyło, więc wybacz).

Nie należy go traktować jako profesjonalnego źródła wiedzy — każdy przypadek jest inny, a decyzje serwisowe i naprawcze powinny być konsultowane z fachowcami.

Zapraszam do lektury. Artykuły merytoryczne przerywane są (dla oddechu) felietonami i krótkimi [#pastami](#)¹.

Cóż, coś za coś — udostępniam to bezpłatnie.

A jeśli jednak chciałbyś się zrewanżować za tę pracę — możesz postawić mi wirtualną [kawę](#).²



Paweł Mi

¹ <https://www.facebook.com/hashtag/szosopasta>

² <https://buycoffee.to/pawelmi>

F.A.Q

508 (2010—2018) FAQ



1. To jest Francuz, auto na „Fy”, faktycznie jest takie do dupy?

Nie, nie jest, ale jak możemy, podtrzymujemy tę legendę, dzięki temu kupujemy je taniej.

2. Kupiłem, no i?

Jeśli kupiłeś nowy (co już jest raczej niemożliwe, ale kto wie, może masz maszynkę do cofania się w czasie), to możesz pominąć ten punkt. Jeśli używany, zainwestuj w pakiet startowy: zmień rozrząd, oleje i filtry. Nawet jeśli masz papiery na przebieg, to i tak nie wiesz, jak ktoś jeździł, gdzie i jak dbał. A nawet jak chwilę pojazd postał w komisie, to już niedobrze (bo auto jest do jeżdżenia, a nie do stanio-patrzenia, nawet tak ładny). Nie kosztuje to wiele, a zaczynasz przugodę bez niespodzianek, a wiadomo: nie da się drugi raz zrobić pierwszego dobrego wrażenia.

3. Hmm, ta przednia szyba była wymieniana, a sprzedawca mówi, że to od kamienia:

To sprawdź też poduszki powietrzne, ta od strony pasażera przy odpaleniu rozbija przednią szybę (wiem, doświadczyłem). Jak poduszka cała to może faktycznie, od kamienia.

4. A bo w serwisie ASO zalecają zmieniać olej silnikowy co 30 tys., to po co, co 15 tys.? Bez sensu, ASO się chyba zna:

ASO do skót od A-S-O-wania (A-Skubniemy-Ochotnego) i oleju w skrzyni automatycznej też nie wymieniają, bo producent nie zaleca. Ok, wiedz, że zawsze lepiej dla ASO (finansowo) zmieniać całe skrzynie niż tylko oleje. A silnikowy zmieniaj olej co 15, a najlepiej co 10 tys. i olej info z ASO.

5. A czy trzy foteliki się zmieszczą z tyłu, dziecięce?

Nie bardzo, ale to zależy od rodzaju fotelików, niech więc każdy sprawdzi sobie sam, moje nie weszły.

6. No to może, chociaż dwa i teściowa?

Tak, jeśli bardzo schudła ostatnio.

7. Czy fotele w kombi, z tyłu składają się na płasko?

Tak, i lekko pod kątem co tworzy idealną poduszkę, a nad sobą masz panoramę na cały dach i na gwiazdy (w większości kombików), znasz hotel z lepszym widokiem? No dobra, a tańszy?

8. Mam Keyless i na myjni ręcznej ciągle mi się zamyka i otwiera auto

Po porstu zostaw kluczyk w środku pojazdu, może nikt nim podczas mycia nie odjedzie.

9. Mam system start-stop i system Eco i do szalu mnie to doprowadza

Do kolejnego zapłonu możesz wyłączyć to jednorazowo, przyciskiem w schowku (tym na przerwy, po lewej w dół od kierownicy), można wcisnąć kawałek papieru albo wyłączyć (ponoć) komputerowo.

10. Pokazuje się taki klucz na wyświetlaczu i ilość kilometrów z jakimiś informacjami w nieznanym języku przeważnie francuskim

To info o kolejnym przeglądzie, jest niegroźne i możesz to usunąć przez przytrzymanie przycisku resetu przy włączaniu zapłonu. Jednak przeglądów pilnuj, szczególnie olejowych.

11. Czy łopatkami zmiany biegów przy kierownicy można wrzucić wsteczny?

Nie.

12. To, co można nimi zrobić w trakcie jazdy?

Można zrobić (wymusić na automacie) redukcję biegu, np. gdy jedziesz pod górkę i to jest osom! („super” w slangu młodych, szpan).

13. Jakim sposobem i kiedy, i czy w ogóle, wymieniać olej w skrzyni automatycznej?

Na ten temat napisano całe książki i każdy autor lub konsylium redakcyjne wie swoje, najlepiej i każde gremium inaczej. Wg nas najlepiej zacząć zmieniać po 100 tys. km przebiegu i wtedy wymieniać dynamicznie.

14. Czy Hdi przy 200 tys. przebiegu to już złom?

Nie, on nawet nie jest jeszcze dobrze dotarty. Jeśli przebieg jest pewny i ktoś nie będzie tym „latał” co tydzień do Hiszpanii, to można takie auto śmiało kupić. Te silniki wytrzymują o wiele, wiele, wiele więcej. Jak ktoś nie jest silnikokatem, jeden przejechał 800 000, zaklecił licznik taśmą, namalował że jest 180 000 i szczęśliwy kupiec jeździ dalej.

15. Czy przyciemnienie szyby z tyłu ma jakiś wpływ na GPS, radio, czy lusterko foto?

Nie, fotochrom w lusterku działa słabiej i tyle.

16. A wideorejestrator ponoć wpływa na GPS?

U nas nie wpływa, ale bywają różne, które mogą siać tak że mogą wpływać, więc warto sprawdzić poprzez wyłączenie go.

17. Czy można mieć czujniki ciśnienia w kołach, np. letnich a w zimowych nie?

Można, ale będą wyskakiwać błędy przy przejechaniu paru metrów tam, gdzie czujników nie ma. Spokojnie i luz — da się to wyłączyć komputerem.

17,5. Żeby mieć najnowsze mapy, czy muszę mieć najnowszy soft w radio?

Nie.

18. Czy mogę sam dokonać aktualizacji?

Tak, ale pamiętaj, robi się to na włączonym silniku, bo to długo trwa i jak wyłączysz silnik, to auto po kilkunastu minutach przejdzie w tryb ekonomiczny i wyłączy wszystko, włącznie z niezaktualizowanym radiem czy mapami i je uwali.

19. Jak Ci się pojawi „choinka” na desce rozdzielczej i zacnie Ci wyrzucać różne błędy, nie panikuj, to nie przypomnienie o gwiazdce i większość z tych strasznych komunikatów to błąd i auto z nudów bezawaryjnych robi sobie jaja. Już, jest spój? To

Sprawdź w pierwszej kolejności akumulator, najczęściej to jego wina, te pojazdy są bardzo prądożerne, a jak się już okaże, że to akumulator, to go wymień.

20. Dlaczego parują mi zimą szyby?

Klimatyzacja poniżej 3 stopni przestaje działać i nie osusza powietrza.

21. Czy co roku należy uzupełniać czynnik chłodzący w klimie?

To jest układ zamknięty, jak w lodówce. Jeśli chłodzi, to jest szczelny, jak szczelny to nie ucieka czynnik, a jak nie ucieka, to co tu uzupełniać? Jednak odgrzybiać i wymieniać filtry zaleca się co rok. Jednak... W aucie część przewodów jest gumowa i cząsteczki czynnika przenikają przez nią. Teoretycznie producenci aut dopuszczają ubytek do 10% czynnika/rok w sprawnej instalacji. Stąd potrzeba kontroli czynnika, lecz raz na 2 lata starczy.

22. Każdy polift, a może i przedlift ma możliwość podpiąć mirrolink (apple car i android)?

Nie, od 2017 r. się da i to nie w każdym, dopiero najnowszy model radia daje taką możliwość.

23. Czy 7—8 letni peugeot 508 może mieć przebieg 150 tys. km?

Może, ale nie w tej cenie, co Cię tak oszołomiła. Jak cena jest rynkowa, a auto ma swoje lata, to na pewno nie ma tego przebiegu. Tych dużych pojazdów z tym niezawodnym silnikiem przeważnie się nie kupuje, żeby jeździć do Lidla w sobotę (od tego są passaty), te silniki robią po 500—800 tys. przebiegu, więc dobrze przemyśl tok rozumowania tego, który sprzedaje dobre auto w cenie okazyjnej.

24. Jak często wypala się FAP?

Nie ma reguły, każdy ma inaczej, bo każdy inaczej jeździ, ale co jakiś czas warto przegonić diesla poza miastem.

25. Kiedy trzeba dolać płynu do FAP?

W przedliftach dostaniesz taką informację: „uzupełnij czynnik fap”, w polifcie, niestety, tylko info: „usterka silnika, skontaktuj się z serwisem” (w obu to przechodziłem osobiście). Gdy pojawia się taki komunikat (o uzupełnieniu), nie panikuj, możesz jeszcze chwilę jeździć.

26. Czy można wyłączyć składanie lusterek?

Da się, wyłącza się db (diaboxem).

27. Na zewnątrz -15, a auto uparcie twierdzi, że +30! Dlaczego się wygłupia?

To czujnik temp. padł. Jest w prawym lusterku, sam łatwo wymienisz, nie musi być oryginał, a zamiennik kosztuje 15 zł.

28. Ten head-up to fajny jest, chciałbym go mieć, tak jak piloci F-16, ciekawe co się na nim wyświetla?

Prędkość, info z nawigacji (jak jest włączony tryb prowadzenia do celu) i dane z tempomatu (jak włączony), tak, że da się bez tego żyć, a lubi się zepsuć. Można go pochylać i rozjaśniać lub wyłączyć.

29. Nie podoba mi się wygląd tego ekranu multimedialnego, da się zmienić jego wygląd?

Da się, są łatki robione amatorsko które można sobie wgrać.

30. Co się mogło stać, uchwyt na napoje przestał mi się wysuwać?

Pijesz za dużo kawy!

31. Gorąco jest jak byk, da się jakoś schłodzić flaszkę?

Da się, w schowku w nogach pasażera jest taka gałka, którą po przekręceniu puszcza się zimne powietrze z klimy.

32. Roleta sufitowa przestała mi się dosuwać do końca! Gdzie jest warsztat, który mi to naprawi!?

Spokojnie, zasunąć roletę do końca i przytrzymaj przycisk przesuwania, zasunie się całkiem i naprawione.

33. Co można zrobić z autem w trybie „N” skrzyni automatycznej?

Np. można nie świecić na skrzyżowaniu ludziom z tyłu światłami stopu po gałach. Można też auto holować i przepychać w tym trybie, co się nie zdarza, bo te auta się nie psują, No, chyba że w wulkanizacji.

34. Jak pielęgnować skórę w mojej bryczce?

Raczej nie masz skóry, to nie Bentley. A jeśli masz, to tym samym co w Bentleyu.

35. Jest tu taki fajny przycisk „S” koło lewarka zmiany biegów w automacie, co to może być?

Jest to tryb (pseudo) sportowy. Nie łudź się, nie utwardza zawieszania, nie zmienia mieszanki paliwa, koloru zegarów i konfiguracji skrzyni ani mapy silnika. Przeciąga po prostu dłużej biegi i zmienia je na wyższych obrotach.

36. Czy te diesle faktycznie paliwa nie palą, tylko niuchają ino ino?

Ogólnie tak, ale nie. W cyklu 40/40/20 autostrada/trasa/miasto, nie żyłując pojazdu, spala 6,5 l/100 i nie ma bata, żeby mniej. Owszem, przy spokojnej, płynnej jeździe nieautostradową prędkością, palą bardzo mało.

37. Czy szyby można uchylić lub zamknąć zdalnie z kluczyka?

Można, wystarczy wcisnąć i przytrzymać przycisk zamykania lub otwierania auta.

38. Czy z pilota można zamknąć elektryczną klapę bagażnika?

Nie, chyba że ze szwagrem sobie to przerobicie.

39. A czy można zautomatyzować zwykłą klapę, bo mam na pi-locie taki przycisk z otwieraniem bagażnika?

Da się, można założyć sprężyny na siłowniki i po zwolnieniu zamka klapa się otworzy, to takie pseudo, ale nawet działa.

40. Mam zestaw naprawczy zamiast koła zapasowego, wiem, że to pic na wodę i chciałbym mieć normalne koło, ale co? Mam je wozić w bagażniku?

Pod podłogą jest miejsce na dojazdówkę, niektórzy mają nawet głębsze to miejsce i wejdzie całe koło, wystarczy podnieść podłogę i ostrym nożykiem wyciąć tapicerkę pod spodem.

41. Masz już koło zapasowe i jesteś wyluzowany?

Kup lepszy klucz, bo ten fabryczny jest z plasteliny.

42. Fajne to auto, ale żarówki bym sobie zmienił na ultra blue super niebieskie hiperledy, da się?

Wszystko się da, zamienników jest wiele, ale... ostrzegamy, to nieuprawniona modyfikacja auta. Dajemy pod rozwagę tym którzy chcą się bawić w modyfikacje, bo to w razie wypadku może się źle skończyć, dlatego jak już to hetero... nie, homo... homo... logo... wane!

43. Poratujcie, czy skrzyni automat da się bez zapłonu przerzu-cić na luz?

Wciśnij hamulec i spróbuj, powinno być, słychać ciche cyknięcie przy lewarku wtedy puszcza blokada lewarka. Działa to, wtedy kiedy jest wybudzone bsi, czyli od razu po otwarciu auta, wtedy masz podświetloną literę „P”.

44. Musiałem się zatrzymać w środku nocy w ciemnym lesie. Czy mogę jakoś fajnie zaakcentować ten postój, bo te błyskające awaryjne są passe?

Po wyłączeniu silnika możesz wrzucić „kierunkowskaz” w prawo lub lewo, wtedy auto wyda z siebie charakterystyczny sygnał, a światła postojowe będą świecić z jednej wybranej strony.

45. Czy można zastosować nieoryginalne belki dachowe? Można, pod oryginały są specjalne punkty mocowania, ale są mocno przesunięte w przód, i długi box dachowy wygląda w nich jak dziób okrętu wojennego. Da się zamontować inne, bardziej centralnie.

INSTRUKCJE OBSŁUGI



PEUGEOT 508



DO POBRANIA: INSTRUKCJA OBSŁUGI PEUGEOT 508 2011 PL¹



DO POBRANIA: INSTRUKCJA OBSŁUGI PEUGEOT 508 FL PL²

¹ <https://www.dropbox.com/scl/fi/56nvbehjn7vk7umzgfkya/Instrukcja-obs-ugi-peugeot-508-2011-PL.pdf?rlkey=bax5blp1ejnlbj8072ou9ms2l&st=9nfxln7v&dl=0>

² <https://www.dropbox.com/scl/fi/ucwhxx72b9tr0i0ytbqwu/Instrukcja-obslugi-PEUGEOT-508-FL-PL.pdf?rlkey=l4gr76idghel11hp5cs1sjd77&st=34a9cy6l&dl=0>

BABCIOWÓZ #PASTA¹

Daliśmy sobie wmówić, że 508 to TAAKIE fajne auto. Że ładne, porządne, mało pali paliwa, znaczy — oszczędne i takie wygodne.

Znowu daliśmy się zmanipulować! Nie wiercie w to wszystko, bo pomimo że to być może prawda, to faktem jest, że to nie są zalety, tylko wady!

Auto jest ładne... i to jego główny problem. Trzeba ciągle jeździć do myjni — przecież takie piękności nie mogą „chodzić” brudne, a ile to roboty! I jeszcze... skoro umyte, to i nabłyszczać trzeba, a ciągle ludzie pytają: „Co to za auto, bajera?”, ciągle zaczepiają i: „Daj się przejechać!”.

Nie można przecież tak ciągle przejeżdżać ludzi, bo się komuś coś może uszkodzić! Na dodatek nie można opędzić się od lasek. A człowiek już stateczny, dojrzały i nie ma czasu. No dobra, czas może by się znalazł, ale skąd siły na te flirty i schadzki!

Kolejna wada to nienawiść sąsiadka!

Kto ci psa nakarmi, jak jedziesz na dłuższą przejażdżkę, do czego dojdziemy za chwilę?

Auto porządne, bezsprzecznie jest. I tu kolejny problem! Ilu pozbywamy się wspaniałych okazji na kontakt z innymi entuzjastami mechaniki pojazdowej w warsztatach i u mechanika, gdy nie czekamy z innymi na swoją kolej solidarnie, jak u dentysty?! Jak bardzo ogranicza kontakt ze światem ta jego bezawaryjność, ten tylko wie, co mu się nic nie zepsuło — czyli całe mnóstwo ludzi.

Nie ma o czym czytać na forach, „rozkminiać” usterek, soboty wolne i pełne alkoholu, gdyż w garażu nie ma co robić... Czytelnictwo spa-

¹ <https://www.facebook.com/hashtag/szosopasta>

da na psy, bo o czym tu czytać? Że nic się znowu nie zepsuło? Samotność i alienacja społeczna gwarantowana.

Weźmy przykład z forum BMW. Ileż tam się dzieje, jaki ogień, ile wątków!

„Harry Potter” to jest wieczorny tomik poezji przy tym!

I jeszcze — ile można jeździć jednym pojazdem?

Gdy się sypie, psuje, niedomaga, to człowiek coś zmieni, podziła w kierunku innych ciekawych marek, a tu? Jak się nic nie dzieje, to po co zmieniać... 10 lat nudy!

I najważniejsze! Pytanie o sens istnienia ten 508 podważa!

Kiedyś marzeniem było kupić Passata... i można umierać. A teraz? Jakie życie ma sens, gdy się kupuje auto równie dobre jak ten „pasek” i w dodatku 30% taniej?

Mało paliwa pali... No, pewnie, że tak, rekordy można bić. Ale to do-
brze? Jak tak, jak nie!

Mało pali, a skoro mało i bak duży, to i człowiek ciągle chce gdzieś jeździć! Gdy sobota przychodzi, to już nawet kot się gdzieś chowa, o rodzinie nie mówiąc, bo się boją, że znowu można/trzeba/należy gdzie jechać.

I człowiek siedzi w sobotę bez roboty, i sam!

Ze śmieciarni się jedzie do najdalszego śmietniska albo do lasu, bo daleko! Żeby tylko się przejechać. Pasty do zębów brakło? To ja do Bydgoszczy skoczę, i co z tego, że z Torunia, potem i tak się trzeba tłumaczyć, dlaczego na paragonie Szczecin stoi!

Tak więc to niskie spalanie to mit, bo i tak ciągle się spala więcej, bo się jeździ i jeździ. Jakby tak palił dużo, to by się człowiek trzy razy zastanowił, zanim gdzieś pojedzie! Więc mimo, że pali mało, to jednak dużo.

A wygoda to już zupełne przekleństwo. Wszystkie ciotki i babcie chcą jeździć właśnie z tobą! Wmawiają ci, żeś taki super kierowca, że tak im się właśnie z tobą i tylko z tobą doskonale jeździ... a tak naprawdę to panorama i wygoda.

I bujasz się na te wszystkie cmentarze, odwiedzasz seryjnie kościoły, bo co?

Babci odmówisz?

Babci nie odmówisz!

OMÓWIENIE PRZYPADKU 508

Z DRUGIEJ REKI

Prezentacja: Peugeot 508 (od 2010 r.)

Dość dobry i niedrogi

Ma niezłą cenę, duże wnętrze i bagażnik, dobre wyposażenie, trwale zawieszenie i udane diesle. Gorzej wypadają wersje benzynowe, drobne problemy potrafi też plątać elektronika. Czy warto więc polecić używanego Peugeota 508?

Peugeot ma zaniecane szańczę, jeśli chodzi o modele klasy średniej. Starsze były dość dobrze oceniane (np. 406), nowsze już nieco gorzej – „407-ka” nie tylko okazała się zbyt mała (nazekano np. na niewielki bagażnik), lecz także miała dość zawodne i drogie w naprawach przednie zawieszenie oraz sporo problemów z elektroniką. Projektując jej następcę, Peugeot postawił sobie za punkt honoru, żeby wyeliminować słabe strony poprzednika.

SPORO W NIM POPRAWIONO

Nie tylko powiększono wnętrze i kufer nowego modelu, lecz także uproszczono przednie zawieszenie (wyjątkiem jest dość rzadka wersja GT, w której zastosowano układ czterech wahaczy, przesygający wprost z modelu 407). Tyłne zawieszenie pozostało bez większych zmian (niskie koszty obsługi), jednak wzmocniono jego wytrzymałość. Peugeot poświęcił też sporo czasu na to, żeby poprawić elektronikę nowego auta.

Francuski producent nie zaproponował też już wersji coupé, a pod maskami oferowanych aut nie pojawiły się silniki V6 (wycofano m.in. awaryjnego diesla 2.7 HDi, pozostawiono najmocniejsze wersje o wiele lepszych motorów 2.2 HDi, a po liftingu już tylko 2.0 HDi).

Dużo czasu poświęcono na zaprojektowanie wnętrza. Jego obsługa jest dość intuicyjna. Żeby skusić klientów lubiących nowinki, zastosowano też wiele elektrycznych rozwiązań ułatwiających życie. 508 mogło mieć

na pokładzie m.in. wyświetlacz head-up, automatyczny hamulec ręczny, bezdymkowe otwieranie kabiny, podgrzewane fotele, elektrycznie sterowaną tylną klapę (w SW) itp. Z czasem okazało się, że niektóre z gadżetów potrafią się zepsuć, ale o dziwo, ich naprawa nie jest szczególnie skomplikowana i droga (użytkownicy ratują się zwykłe częściami używanymi). Francuzom udało się poprawić też awaryjny moduł komfortu (BSI), który psuje się w 508 o wiele rzadziej niż w poprzedniku, a przecież jest tu więcej odbiorników!

RYZYKOWNE BENZYNIANKI

Klienci mogli wybierać tylko między kilkoma wersjami jednostek powstałych we współpracy z BMW. Nowoczesne silniki o pojemności 1.6 chwalono za dobre osiągi i umiarkowany apetyt na paliwo, niestety, po kilku latach użytkowania pokazały swoją słabszą stronę. W 508 montowano zarówno jednostkę 1.6 VTI, jak i turbodoładowane 1.6 THP (nieco lepiej pod względem wytrzymałości wypadła wersja oferowana po liftingu, ale również ona nie jest idealna). Oba motory są znane z problemów z napinaczem łańcucha rozrządu – występują tu one nieco rzadziej niż w poprzednikach produkcji tych silników, ale trzeba zdawać sobie z nich sprawę. Gdy przyjdzie wam wymienić łańcuch, zapłacicie po 450 zł. Wersja VTI miewa problemy z kółkiem zmiennych faz rozrządu, a mocniejsze THP – z turbo, w tej od-



HISTORIA

2010

Debiut – dwie wersje nadwoziowe: sedan i kombi brak coupé.



2014

Lifting: nowe reflektory, znaczek trafia na strąg chłodnicy.



➔ DOPRACOWANE WN

W modelu 508 Peugeot zaoszczędził swoim klientom wnętrze o sporej wielkości, a także duże bagażniki (zarówno w sedan, jak i kombi SW). W codziennym użytkowaniu pomagają tu praktyczne rozwiązania – w wersji SW nie ma spórak np. elektrycznie sterowaną klapę bagażnika. Na pochwałę zasługuje też wykończenie kabiny, do którego użyto nieszłych materiałów. Nawet w Peugeotach 508 z dużymi przebiegami tapicerka siedzeń, kierownica oraz gałka zmiany biegów nie noszą dużych oznak zużycia.

po liftingu silnik
nawet poprawi

DANE TECHNICZNE*

	2010-14	2010-14	od 2014
Lata	2010-14	2010-14	od 2014
Silnik – typ, liczba zaworów	benz. R4/16	t.benz. R4/16	t.benz. R4/16
Rodzaj napędu rozrządu	łańcuch	łańcuch	łańcuch
Układ rozrządu	DOHC	DOHC	DOHC
Pojemność skokowa (cm³)	1598	1598	1598
Moc maks. (KM) przy obr./min	(25/6000)	(155/6000)	(165/6000)
Maks. moment (Nm) przy obr./min	(156/4250)	(240/1400-4000)	(240/1400)
Skrzynia biegów**	6A	6M, 6A	6M, 6A
Prędkość maksymalna (km/h)	203	224	210
Przyspieszenie 0-100 (s)	11.5	8.6	8.6
Spalanie (wg EU, l/100 km)**	9.0/4.6/6.2	9.0/4.7/6.2	7.7/4.7/6.1

*dane dla wersji sedan. **M – manualna, 6M – manualna z automatycznym włączaniem, 4 – automatyczna. ***liczone przy 90 km/h

ORIENTACYJNE CENY UŻYTYCH PEUGEOTÓW 508 Z PODSTAW

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2010	-	-	-	-	-	-
2011	33 200	38 900	-	-	-	-
2012	40 100	44 500	-	-	-	-
2013	47 200	52 500	-	-	-	-
2014	53 800	59 800	63 800	-	-	-
2015	-	-	-	72 100	-	-
2016	-	-	-	-	80 200	-

przebitka ze starej gazety



Peugeot 508
Lata produkcji od 2001 r.
Wersje silnikowe 1.6-2.2
CENA od 33 000 zł

NADWOZIE

SEDAN



Wym. (dł./szer./wys.) 4792/1853/1453 mm
Rozstaw osi 2817 mm
Masa własna: od 1525 kg
Pojemność bagażnika 515-1581 l

KOMBI



Wym. (dł./szer./wys.) 4813/1853/1476 mm
Rozstaw osi 2817 mm
Masa własna: od 1545 kg
Pojemność bagażnika 560-1598 l



Nowoczesny wygląd deski rozdzielczej i wiele elektronicznych gadżetów – to może się podobać



Bagażnik kombi (SW) ma sporą pojemność 560-1598 litrów, a jego kształt jest bardzo regularny



Sedan też jest całkiem użyteczny, bo zawieszony się chowają, a tylną kanapę można złożyć

1.6 HDi		1.6 e-HDi		1.6 HDi		1.6 e-HDi		1.6 HDi		2.0 HDi		2.0 HDi		2.0 HDi		2.0 HDi		2.2 HDi	
2010-12	2010-12	2010-14	2010-14	2012-15	od 2015 r.	2010-15	od 2014 r.	2010-15	od 2014 r.	2010-15	od 2012 r.	2010-15	od 2012 r.	2010-15	od 2014 r.	2010-15	od 2014 r.	2010-15	od 2014 r.
1 diesel RA/9	1 diesel RA/9	1 diesel RA/9	1 diesel RA/9	1 diesel RA/9	1 diesel RA/9	1 diesel RA/16	1 diesel RA/16	1 diesel RA/16	1 diesel RA/16	1 diesel RA/16	1 diesel RA/16	1 diesel RA/16	1 diesel RA/16	1 diesel RA/16	1 diesel RA/16	1 diesel RA/16	1 diesel RA/16	1 diesel RA/16	1 diesel RA/16
paszek	paszek	paszek	paszek	paszek	paszek	paszek	paszek	paszek	paszek	paszek	paszek	paszek	paszek	paszek	paszek	paszek	paszek	paszek	paszek
OHC	OHC	OHC	OHC	OHC	OHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC
1560	1560	1560	1560	1560	1560	1997	1997	1997	1997	1997	1997	1997	1997	1997	1997	1997	1997	1997	1997
102/3600	102/3600	102/3600	102/3600	102/3600	102/3600	140/4000	150/4000	153/3750	163/3750	163/3750	163/3750	163/3750	163/3750	163/3750	163/3750	163/3750	163/3750	163/3750	163/3750
240/1500-3000	240/1500-3000	240/1500-3000	240/1500-3000	240/1500-3000	240/1500-3000	300/1750	300/1750	300/1750	300/1750	300/1750	300/1750	300/1750	300/1750	300/1750	300/1750	300/1750	300/1750	300/1750	300/1750
SW	SW	SW	SW	SW	SW	SW	SW	SW	SW	SW	SW	SW	SW	SW	SW	SW	SW	SW	SW
184	184	184	184	184	184	210	210	210	210	210	210	210	210	210	210	210	210	210	210
12.3	12.3	12.3	12.3	12.3	12.3	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8
8,7/4,0/4,8	8,7/4,0/4,8	8,7/4,0/4,8	8,7/4,0/4,8	8,7/4,0/4,8	8,7/4,0/4,8	8,2/3,7/4,6	8,2/3,7/4,6	8,2/3,7/4,6	8,2/3,7/4,6	8,2/3,7/4,6	8,2/3,7/4,6	8,2/3,7/4,6	8,2/3,7/4,6	8,2/3,7/4,6	8,2/3,7/4,6	8,2/3,7/4,6	8,2/3,7/4,6	8,2/3,7/4,6	8,2/3,7/4,6

przebitka ze starej gazety

Peugeot ma zmienne szczęście, jeśli chodzi o modele klasy średniej. Przypominam — średniej, to nie jest limuzyna, jak się niektórym marzy. Starsze były dość dobrze oceniane (np. 406), nowsze już nieco gorzej — „407-ka” nie tylko okazała się zbyt mała (narzekano np. na niewielki bagażnik), lecz także miała dość zawodne i drogie w naprawach przednie zawieszenie oraz sporo problemów z elektroniką.

Projektując jej następcę, Peugeot postawił sobie za punkt honoru wyeliminowanie słabych stron poprzedniczki. Nie tylko powiększono wnętrze i kufer nowego modelu, lecz także uproszczono przednie zawieszenie (wyjątkiem jest dość rzadka wersja GT, w której zastosowano układ czterech wahaczy, przejęty wprost z modelu 407). Tylne zawieszenie pozostało bez większych zmian (niskie koszty obsługi), jednak wzmocniono jego wytrzymałość.

Peugeot poświęcił też sporo czasu na poprawę elektroniki nowego auta. Francuski producent nie zaproponował już wersji coupé, a pod maskami oferowanych aut nie pojawiły się silniki V6 (wycofano m.in. awaryjnego diesla 2.7 HDi, pozostawiono najmocniejsze wersje o wiele lepszych motorów 2.2 HDi, a po liftingu już tylko 2.0 HDi).

Dużo uwagi poświęcono również zaprojektowaniu wnętrza. Żeby skusić klientów lubiących nowinki, zastosowano wiele elektrycznych rozwiązań ułatwiających życie. 508 może mieć (zależnie od wersji) na pokładzie m.in. wyświetlacz head-up, automatyczny hamulec ręczny, bezdotykowe otwieranie kabiny, podgrzewane fotele, elektrycznie sterowaną tylną klapę (w wersji SW).

Z czasem okazało się, że niektóre z tych gadżetów potrafią się ze-psuć, ale ich naprawa nie jest szczególnie skomplikowana ani droga — a jak widać na wielu forach po liczbie postów, usterek jest niewiele. Francuzom udało się także poprawić awaryjny moduł komfortu (BSI), który w 508 psuje się znacznie rzadziej niż w poprzedniku, mimo że jest tu więcej odbiorników!

W 2015 roku dokonano liftingu 508. Po tym zabiegu ładny przód zaczęła mniej pasować do równie ładnego, ale ładnego inaczej (bo zostawionego w starej wersji) tyłu — to moja subiektywna opinia. Z oferty wycofano hybrydy (choć są dostępne w sprzedaży — nowsze, ale ściągane z innych rynków). Poprawiono silniki i zwiększono ich moc. Wnętrze pozostało bez zmian.

RYZIKOWNE „BENZYNIAKI”

Klienci mogli wybierać tylko między kilkoma wersjami jednostek powstałych we współpracy z BMW. Nowoczesne silniki o pojemności 1.6 chwalono za dobre osiągi i umiarkowany apetyt na paliwo.

Niestety, po kilku latach użytkowania pokazały swoją słabszą stronę. W 508 montowano zarówno jednostkę 1.6 VTi, jak i turbodoładowane 1.6 THP. Nieco lepiej pod względem wytrzymałości wypada wersja oferowana po liftingu, ale również ona nie jest idealna.

Oba motory są znane z problemów z napinaczem łańcucha rozrządu. Występują one nieco rzadziej niż w początkach produkcji tych silników, ale trzeba mieć je na uwadze — zwłaszcza przy planowanej wymianie łańcucha.

Wersja VTi miewa problemy z kółkiem zmiennych faz rozrządu, a mocniejsze THP z turbosprężarką. W tej odmianie zastosowano też wtrysk bezpośredni, co skutkuje odkładaniem się nagaru na zaworach ssących. Dodatkowym problemem obu motorów jest duże zużycie oleju silnikowego — czasem przekraczające 1 litr na 1000 km.

Warto dodać, że niektóre późniejsze wersje silników THP (np. 165 KM, kod EP6FDT) po 2014 roku były już znacznie mniej awaryjne dzięki licznym poprawkom, ale mimo to nadal wymagają regularnej kontroli i nie są bezobsługowe.

2.0 HDI TO IDEAL?

Znacznie lepiej pod względem trwałości wypadają silniki wysokoprężne. Podstawowy 1.6 HDi jest nieco zbyt słaby do napędzania ciężkiego modelu klasy średniej. Ogólnie rzecz biorąc, zdarzają mu się wycieki, a także problemy z osprzętem (np. EGR, turbina).

Peugeot łączy go również ze zautomatyzowanymi przekładniami (np. EGS6), które nie cieszą się dobrą opinią — są powolne, szarpia i nie sprawiają przyjemności z jazdy.

Optymalnym wyborem jest mój ulubiony silnik 2.0 HDi — szczególnie wersja 163 KM (lub po liftingu: 180 KM, oznaczona jako „BlueHDi”), według mnie najlepsza opcja. Dobrze wypada także popularna odmiana 140-konna. Jednostka 2.0 HDi ma niewiele typowych usterek, a przy tym zapewnia bardzo dobry kompromis pomiędzy osiąganymi osiągami a spalaniem.

W ofercie znajdziecie również diesla 2.2 HDi (dostępny tylko w toposowej odmianie GT do liftingu), który jest nieco droższy w obsłudze, ale nie wykazuje zbyt wielu słabych punktów. Wyróżnia się bardzo dobrą kulturą pracy i dynamiką.

Wszystkie silniki Diesla w Peugeocie 508 mają filtr FAP, a nowsze jednostki (zgodne z normą Euro 6) korzystają także z dodatku AdBlue.

PRZEWODNIK PO SILNIKACH PEUGEOT-A 508 I GEN

Silnik	Typ	Zalety	Wady / Problemy	Ocena ogólna
1.6 VTi	Benzyna NA	Cichy, dość oszczędny	Kółko VVT, niska moc, zużycie oleju	Ryzykowny wybór
1.6 THP	Benzyna Turbo	Dobra dynamika, przyjemna jazda	Łańcuch, turbo, nagar, zużycie oleju	Tylko po liftingu
1.6 HDi	Diesel	Niskie spalanie	Słaby do dużego auta, wycieki, EGR, sprzęgło, skrzynia EGS	Średnio opłacalny
2.0 HDi 140–163 KM	Diesel	Trwały, oszczędny, dobre osiągi	Sporadyczne problemy z DPF lub osprzętem	Najlepszy wybór
2.0 BlueHDi 180 KM	Diesel	Bardziej ekologiczny, mocny	AdBlue do uzupełniania, cena zakupu wyższa	Równie dobry jak starszy 2.0
2.2 HDi 204 KM	Diesel	Świetna dynamika, topowe wyposażenie GT	Droższa eksploatacja (sprzęgło, zawieszenie, turbo)	Dla wymagających

Z DRUGIEJ REKI

➔ TO SPRAWDŹ PRZED ZAKUPEM!



Trwałość mechaniczna. „500-ki” wypadła bardzo dobrze, szczególnie gdy pod maską pracuje silnik wysokoprężny.

1 Tylna „jętęsa” amortyzatory w wersji kombi wisi na rekordowo wytrzymałym, ale koszt zakupu nie pozwala (komplet zamienników za ok. 300 zł). Głównym wytrzymałym zawieszki oceniamy wysoko, drogą w eksploatacji wypadła jedynie przed wersja GT (układ wielowahaczowy przeżył z 407).

2 Benzyniak THP mają bezproblemowy wtrysk i typowe problemy z nagarem osadzającym się na zaworach (czasem czyszczenie specjalnym preparatem nie wystarczy, a konieczny jest demontaż głowicy, co zwiększa koszty). Silniki benzynowe mają problemy z napełnianiem fałducha rozrządu (koszt wymiany fałducha to ok. 1400 zł poza ASO). Właściciele skarżą się też na zbyt duże zużycie oleju silnikowego. Warto pamiętać, żeby stosować środek smarny przeznaczony do jednostek



VTI i THP oraz wymienić go częściej, niż zaleca producent (co 10-15 tys. km zamiast 30).

3 Zawodny bywa system bezkluczykowego otwierania (montowany w wyższych wersjach wyposażenia). Zwykle nie działa jednak w kłankach i trzeba go wymienić (część używana: ok. 300 zł plus programowanie).

4 Elektryczny hamulec ręczny również może się zepsuć, na szczęście nie działa jego naprawa będzie droga, bo może się okazać, że winę ponosi tani w zakupie czujnik umieszczony pod pedalem gazu.

5 Koszowne reflektory mają zawodny system pozamowa (koszt części używanej: ok. 170 zł), czasem może się zdarzyć, że zeguś się także przetworca (użytkwa za ok. 150-200 zł).

6 Skrzynie biegów najgorsze są oceniane zautomatyzowane przekładnie oferowane w wybranych wersjach silnikowych. „Manualne” i klasyczne „automaty” są wytrzymałe.

● EKSPLOATACJA: KOSZTY, SERWIS, PRZEGŁADY

MATERIAŁY EKSPLOATACYJNE

	BENZYNOWE	DZIELE
olej silnikowy	4,3 l 5W-30*	3,8 l (0.6), 5,0 l (2.0), 5W-30*
olej w skrzyni manualnej	2,1 l 75W-80	4,0 l 75W-80
olej w skrzyni automatycznej	2,3 l 0.1, 75W-80	2,3 l 0.1, 75W-80
olej chłodniczy	6,0 l (na bacie glikolu)	6,0-10,0 l (na bacie glikolu)
Płyn hamulcowy	0,8 l 0.0074	0,9-1,0 l 0.014
Napęd rozrządu	fałducha	paspek

INTERWAŁY MIĘDZYPRZEGŁADY

	benzynowe	diesel
olej silnikowy	co 30 tys. km	co 30 tys. km
Filtr przeciwosłowy	co 30 tys. km	co 30 tys. km
Filtr powietrza	co 80 tys. km lub 4 lata	co 80 tys. km lub 4 lata
Płyn hamulcowy	co 2 lata	co 2 lata
Napęd rozrządu	bez okresowego wymiany	co 160 lub 240 tys. km**

*Najdokładniejsza wersja 2.2 HDi naj, około 5,3 l **w przypadku dłuższego interwału mechanicznej radzisz skontaktować się z ok. 180-200 tys. km

CENY ZAMIENNIKÓW (zł)

	BENZYNOWE*	DZIELE*
Filtr oleju/powietrza	od 30/54	od 30/54
Klocki/tarcze hamulcowe	od 135/400	od 135/400
Amortyzatory przednie/tyłowe (zpl.)	od 980/500	od 980/500
Chłodnica cieczy	od 590	od 420
Sprężarka klimatyzacji (- bieżnie dwumasowe)	od 750	od 610 (- 1390)
Szczelnik walcowy (przed)	od 56	od 56
Reflektory/bielonek	od 485/730	od 405/730

*Stara dla benzynowa 1.8 THP/150 KM oraz diesel 2.2 HDi/140 KM z 2011 roku

➔ TECHNIKA

Największą nowinką

w 508 jest wersja hybrydowa RXH, w której silnik Diesla zestawiono z motorem elektrycznym. Ten ostatni napędza tylną oś pojazdu, co w połączeniu z podwyższonym prześwitem czyni z tej odmiany uniwersalną pozycję. Oczywiście, napęd 4x4 działa tylko wtedy, gdy bateria jest pełna.

W tym modelu znajdziemy także uortwowaną odmianę GT (bardziej rezbudowane przednie zawieszenie z „407-ki”, większe hamulce), która była oferowana tylko z mocnymi silnikami Diesla (2.0/160 KM i 2.2/204 KM).

Wszystkie benzyniaki są skomplikowane i powstały we współpracy z BMW.

Początkowo benzyniaki BMW wysoko oceniano, po latach okazały się awaryjne



przebitka ze starej gazety

zmianie zastosowano też wtrysk bezpośredni (zbiera się nagar na zaworach). Dodatkowym problemem tych motorów jest duże zużycie oleju silnikowego.

2.0 HDi TO OPTYMALNY WYBÓR

Znacznie lepiej pod względem trwałości wypadają silniki wysokoprężne. Podstawowy 1.6 HDi jest nieco zbyt słaby do napędzania ciężkiego modelu klasy średniej, co może sprawić, że stopień jego wyeksploatowania po kilku latach będzie już niemały. Generalnie zdarzają tu się wycieki, może też mieć problemy z sprzężeniem. Peugeot łączył go też ze zaawansowanymi przekładniami, tych jednak nie polecamy. Optymalnym wyborem jest silnik 2.0 HDi (szczególnie w popularnej 140-konnej wersji) – ta jednostka ma niewiele awarii, do tego zapewnia idealny kompromis pomiędzy osiągami a spalaniem. W ofercie znajdziemy również diesla 2.2 HDi (tylko w toposowej odmianie GT do liftingu), który jest nieco droższy w obsłudze, ale nie wykazuje zbyt wielu słabych punktów. Wszystkie silniki Diesla w Peugeocie 508 mają filtr FAP, który również może wymagać doinwestowania.



To nam się podoba

Wysoka trwałość mechaniczna, bardzo silne silniki wysokoprężne, obszerne wnętrze, duże bagażniki, nawigacja bardzo dobrze wyposażona, dość atrakcyjna cena zakupu.

To nam się nie podoba

Duże ryzyko awarii w silnikach benzynowych 1.6 VTi i THP, spora egzemplarzy z dużym przebiegiem po latach, awaryjne elektroniczne wyposażenie dodatkowe.

Ciekawostką jest uterenowiona hybryda z podniesionym przebiegiem (tylko jako kombi, oznaczenie „RXH”, w Polsce oferowana do 2015 r.), w której silnik elektryczny dopędza tylną oś – nie jest to jednak do końca praktyczne, bo w momencie rozładowania akumulatora pozostaje jedynie napęd na przód.

ATRAKCYJNE CENY ZAKUPU

W „508-ce” z początku produkcji radniemy zwrócić uwagę na przekładnię kierowniczą, bo może się już ona nadawać do regeneracji (koszt rzędu 1,5-2 tys. zł).

Ceny części do tego modelu nie należą do wysokich, częściowo przez to, że wiele elementów jest współwymiennych z innymi modelami Peugeota.

Dużą zaletą „508-ki” jest także cena zakupu – za ok. 40 tys. zł możecie stać się właścicielami zadbanej wersji kombi z polecanym silnikiem Diesla 2.0 HDi.



CIEKAWA OFERTA

Moim zdaniem to bardzo dobry moment na zakup Peugeota 508. Model ten pod wieloma względami nie tylko dorównuje klasowym konkurentom, lecz nawet ich przewyższa. Dużą zaletą, oprócz dość atrakcyjnej ceny, jest spora podaż aut z polskich salonów. Oczywiście, trzeba uważać, bo w dużej mierze są to auta poliflowe (głównie diesel), ale nie skreślałbym ich z tego powodu, tylko dokładnie przyjrzał się historii serwisowej i temu, czy miały jednego użytkownika. W 508 widział, jak duży skok jakościowy zrobił Peugeot w ostatnich latach, bo w tym aucie posują się głównie drobniaki, a dzięki podobieństwu z innymi modelami naprawy nie są ekstremalnie drogie. Trzeba się jedynie wystrzegać benzyników, ponieważ mają sporo problemów!

OCENA

★★★★☆

ODMIANY 508

RXH

Ciekawostką jest „uterenowiona” hybryda, oferowana wyłącznie w wersji kombi. Hybryda RXH była dostępna w Polsce do 2015/16 roku i charakteryzowała się podniesionym prześwitem, z elektrycznym napędem tylnych kół. Po 2015 roku RXH oferowano już tylko z silnikiem diesla.

GT

W ofercie znalazła się także usportowiona odmiana „GT”, wyposażona w bardziej rozbudowane przednie zawieszenie z modelu „407” oraz większe hamulce. Była dostępna wyłącznie z mocnymi silnikami diesla: 2.0 (180 KM) i 2.2 (204 KM).

DZIWOSTWÓR (FELIETON)



felieton pochodzi z kiedyś wydawanego kwartalnik „Ramp”

NA CELOWNIKU HYBRYDOWY PEUGEOT-RXH

słowa: Andrzej Żuławski

obrazy: Błażej Żuławski

Najprzyjemniej jest, gdy rusza.

Bezszelestnie. Bo wcześniej, jadąc na benzynie, naładował sobie akumulatory.

Ekologiczne.

Nie śmierdzące i nie huczące.

Poruszam się jak w bajce.

Albo pod wodą.

Dalej jest tylko gorzej.

Jeszcze gdy toczę się, z ledwo co włączonym silnikiem spalinowym, bo ten elektryczny — czy raczej

elektryczne, bo jest ich po jednym przy każdym tylnym kole — przestaną ciągnąć, a raczej pchać, i się ładują,

to pewnej satysfakcji powinienem doznać, czytając na nerwowo aktywnym wyświetlaczu, że konsumujemy, On i ja, na przykład dwa litry koma dziewięć na sto. Co z tego, kiedy wyjeżdżając na najzwyczajszą szosę, na której niegrzecznie jest być zawalidrogą, a więc naciskając najzwyczaj w świecie pedał gazu, nerwowy wyświetlacz wyświetla od 24 litry na sto, co po chwili równej jazdy spada do mniej więcej jedenastu litrów przy 90 km na godzinę.

Napisałem „równej”?

Lapsus.

Ten dziwostwór nie wie, co to znaczy.

Mimo, że jest Francuzem, czyli, wedle mniemań zakorzenionych w narodzie, z morskiej pianki.

O nie. Każda mulda, każda dziurka, każdy śpiący na jezdni belgijski policaj (* tak się to we Francji nazywa), powodują szorstkie tąpnięcia, chroboty, kakofonię podejrzanych łomotów i łomocików spod spodu. Jakby koła miał kwadratowe. Zresztą tak, to bodajże jest najcelniejszą definicją tego wielkiego, ciężkiego, dość ładnego auta. Kwadratura koła. I co z tego, że na elektryce nie palisz, skoro aby być elektrycznie ekologicznym, trzeba było pod siedzenia i bagażnik upchać wielki ze-

staw ciężkich jak diabli baterii, które by tego wielkiego i ciężkiego jak diabli dziwostwora w ogóle z miejsca ruszyły? W dodatku w połączeniu z automatyczną skrzynią biegów, która jest kierowcy niechętna, a może nawet wroga?

Zmienia je, biegi, wolno i z przykrym opóźnieniem, a potem kiedy chce, czy raczej kiedy kierowca nie chce.

Można oczywiście posłużyć się trybem ręcznym, ale ów niewiele jest rańniejszy, za to ambicjonalnie szarpie. Ach, no i można przejść na pozycję „sport”, ale wtedy wszystko w tym twardym samochodzie twardnieje, jak niegdyś przyjaźń panów Kwaśniewskiego i Millera, a później Tuska i Schetyny.

Do granic nieprzyzwoitości.

A mnie się zdawało, że samochód jest, prócz niezbędnej użyteczności po to, by sprawiać przyjemność.

Toteż jadąc a nie odczuwając żadnej, chyba że znów stanę dajmy na to na świetle, i zacznę się na zielonym toczyć bezszmerowo za to bardzo powoli, co znaczenie ma mniejsze,

bo kierowca polski zazwyczaj rusza spod świateł z kilkunastosekundowym opóźnieniem i czymś w rodzaju piwnej ospałości, więc tak będę pierwszy.

Czyli chrzestując i chrobocząc, gdy tylko zaczniemy spalać, zastanawiam się, dla kogo dziwostwór został wykoncyrowany?

Nie „po co”; bo „po co” jest ekologiczną zmyłką, a ludzie, nawet kochający samochody, kochają być zmylani.

Boże, jaki ten silnik ma nieprzyjemny gang! Zresztą co w nim całym przyjemnego? Owszem, gdy bezkluczykowo naciskasz przycisk

startu, zegary ślicznie oświetlone wykonują zgrabny i całkiem niepotrzebny pełen obrót, i zapali się całe mnóstwo ekranów ze schematami, byś wiedział, które czujniki co czynią, a co nie.

Jakby sam charchot nie wystarczał.

Też owszem, gdy automatycznie otwierasz drzwiczki, złożone jak ośle uszy boczne lusterka się rozprostowują, obficie mrugając złożystymi diodami.

Francja Elegancja.

Champs-Elysees.

A potem przed przednią szybą wyrośnie ci ekranik, magiczną sztu-

ką pokazujący trójwymiarowo twą
szybkość. Która szybka nie będzie, bo ty jesteś wrażliwy na takie
rzeczy, jak gang, amortyzację i przyjaźnie

zabawowy sens tego, w czym lubisz się poruszać.

Choćby bardzo szybko.

W tym nie.

To po co się poruszasz?

Czy ja bym to kupił?

Na pewno nie.

Wrobili mnie w to młodzi koledzy, którzy zagrali na mojej niewyga-
szonej miłości do aut, i ciekawości wobec nich.

Pojeździsz, napiszesz.

Toteż piszę.

„Do czego ten świat idzie?” pytały moje babcie,
negatywnie trzęsąc głowami.

Mnie trzęsie jazda, i też nie wiem, do czego.

Na pewno do zagłady, ale przecież zgładzimy się wcześniej, między
innymi komplikując przyjemności, które były nam dobre, bo proste.

Naszprycowany elektroniką francuski dziwostwór oferuje, w sensie
podstawowo durnym,

poziom zero.

Więc dla kogo?

Myślę sobie, iż kosztowny — choć nie aż tak, żeby kadry mieszczo-
chów odpadły — że dla młodszych

żon, poderwanych na przykład od kas w supermarkecie, czy pań ta-
kich, co chcą posiadać na własność sklepik z dzianiną, a którym
nie można zaświecić w oczy wielkocielebryckim Lamborghini, czy tupe-
ciarskim Ferrari, a które z wybałuszeniem błękitnych (koniecznie)
ocząt wpatrzą się w elektroniczny balet wyświetleń i możliwości (ile Ci
zostało energii i mocy...), więc dla owych jarych, choć podstarzałych
rentierów, zwanych we Francji drobnomieszczanami, którzy mogą po-
derwać na to hokus — pokus.

I mimo, że owej trofiejnej będzie się trząsł delikatny tyłeczek, szkla-
ny panoramiczny dach na łałości wieloryba, zrobi wrażenie.

W lecie będzie można pod nim hodować cytrusy.

Nawet nie będzie trzeba takowej mówić, że przy tak grackiej plat-
formie, prawie tak dobrej,

jak Fordowskiej, czy Hyundaia, awantażowa ta kolubryna za 160 tysięcy, nie dość, że nie kładzie

się w wirażach, ale przyzwicie trzyma się wytyczonej ścieżki..

I co z tego, skoro takie grackie platformy wytwarzają dziś prawie wszyscy producenci?

W tym nawet skromna Dacia.

O tym „Cśśś”.

Peugeot był od zarania firmą mieszczańską, dla młodych mieszczan i starych, a nawet wyrabiał niezłomne 404 i 504 na Afrykę kolonialną, francuską, gdzie jeżdżą do dziś.

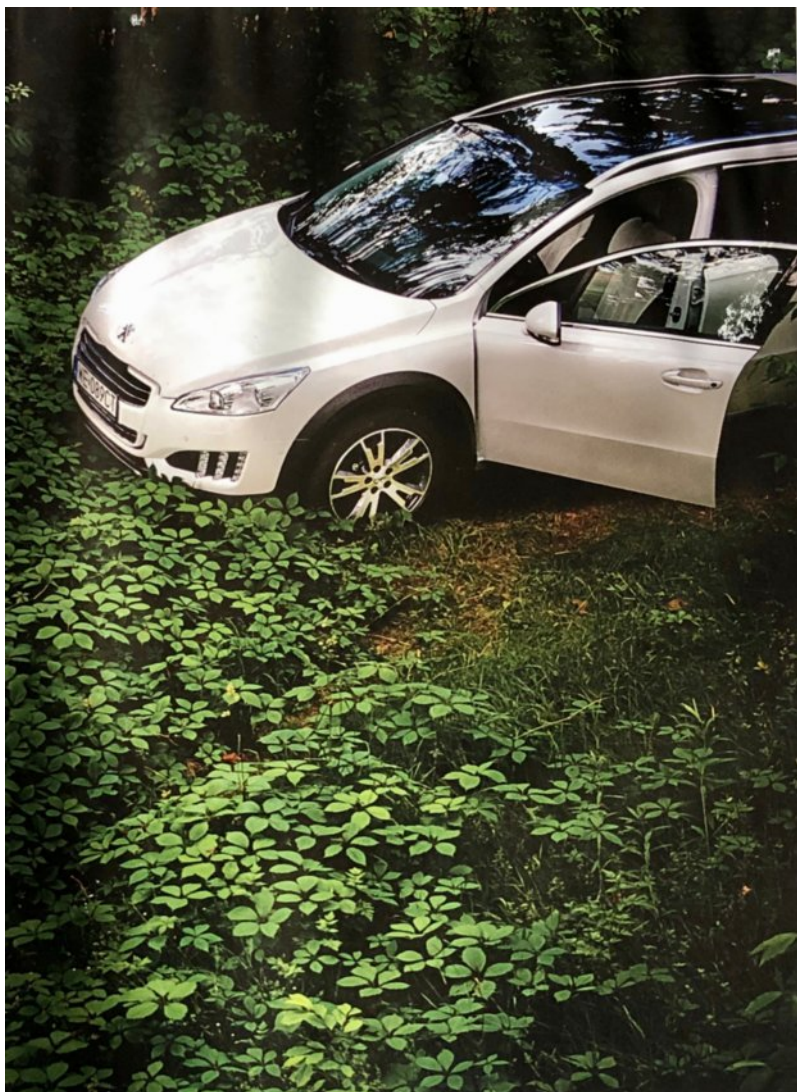
Solidna firma.

Pamiętam, jak w Dakarze, przy porannym czytaniu gazety, napisane było, że w wypadku na rondzie Etoile, czyli Gwiazdy, zginęło wczoraj osiem osób, a dwanaście odniosło rany. Wszystko, zawsze w wyniku zderzenia dwóch Peugeotów.

Mój Boże, i co się z tą firmą stało, zapytałyby

moje babcie?

A co z nami?



felieton pochodzi z kiedyś wydawanego kwartalnik „Ramp”

SW VS RXH — PORÓWNANIE

Zebrałem trochę informacji celem porównania tych dwóch rodzajów Peugeotów 508.

Gdyby postawić koło siebie Peugeota 508 RXH i seryjne 508 SW, to poza zmienionymi zderzakami z przodu i z tyłu, plastikowymi nakładkami wokół całego auta i światłami do jazdy dziennej w kształcie pazurów lwa, różnic nie ma. To nadal ten sam Peugeot 508 w wersji kombi, któremu lekko podniesiono zawieszenie i dołożono kilka plastikowych nakładek na nadwozie. Konstrukcja podwozia składa się z column Macphersona z przodu i układu wielowahaczowego z tyłu. RXH przy mocnym hamowaniu potrafi dać nura, a właściwości terenowe są słabe. Czym więc się różnią poza wyglądem? Pierwszą myślą, która się nasuwa, jest porównanie spalania. Na bank hybryda spali mniej, myślisz sobie? Ok, jest tak w rzeczywistości, ale różnica nie jest znaczna. 508 2.0 HDi spali 6,5 l na 100 km w trybie mieszanym (i ja tak właśnie mam). W takich samych warunkach hybrydowa wersja RXH osiągnęła wynik 6,0 l na 100 km. Za to w mieście hybryda daje wyraźnie lepsze wyniki i tu wygrywa. Zwykły 508 nie ma dołączanego napędu na tylną oś, ma teoretycznie kilkadziesiąt koni mocy mniej, ale jest zrywniejszy. Waży o 300 kg mniej!

Inną zaletą 508 SW w wersji niehybrydowej jest większy bagażnik (612 litrów). Wcale nie tak dużo w tej klasie, ale to koszt aerodynamicznej linii dachu. Hybryda dysponuje 423 l pojemności — gdzieś w końcu trzeba było umieścić baterie. Problemem Peugeota RXH przed-lift jest brak dobrej skrzyni biegów. Ta hybryda posiada w ofercie wyłącznie automatyczną skrzynię. Niestety, jest to tak naprawdę zautomatyzowany manual, który ze zmianą przełożeń radzi sobie bardzo słabo i skutecznie ogranicza wysoki potencjał znakomitego silnika 2.0 HDi (DS5 z tą skrzynią i to jakaś porażka).

Wsiadając do środka 508 RXH, dostrzegamy, że jest taki sam, jak zwykle 508. Widziałem dodatkowe przeszyca w RXH podkreślające jej wyjątkowość, wygląda to bardzo estetycznie, ale to chyba tyle.

Czym RXH (poza opcją hybrydową) różni się od zwykłego 508: — większy prześwit, — zmienione parametry sprężyn i amortyzatorów, — wygląd „terenowy”, — bardziej przechyla się na boki podczas szybkiego pokonywania zakrętów albo gdy trzeba błyskawicznym ruchem kierownicy ominąć przeszkodę. — zawieszenie pracuje dość głośno, a czasem dobija na większych nierównościach.

Kąt natarcia Peugeot 508 RXH wynosi 15,6 stopnia, a zejścia to już 20 stopni. W kwestii pozostałych wymiarów to nadal seryjne SW: 4829 mm długości, 1828 mm szerokości, 1487 mm wysokości (SW ma 1476 mm), a rozstaw osi to 2817 mm. Peugeot 508 kombi w wersji RXH możesz kupić w 2 wersjach:

wcześniejsza (2012– 2014) — jedynie hybryda, w której napęd na tył zapewniał silnik elektryczny. Hybryda, ale z silnikiem diesla zamiast benzynowego oraz ze wspomagającym go elektrycznym, który przy okazji sprawiał, że przednionapędowe RXH zmieniały się w auta 4 × 4 (ale to tylko takie pseudo). Jedna jednostka napędowa z 163-konnym dieslem współpracuje z silnikiem elektrycznym o mocy 37 KM, który umieszczony jest na tylnej osi. W Peugeotzie 508 RXH przed-lift nie ma mechanicznego połączenia pomiędzy przednimi a tylnymi kołami. Oznacza to, że za napędzanie tylnych kół odpowiada wyłącznie jednostka elektryczna. Chwilowo może ona dostarczyć 200 Nm, to naprawdę sporo. W jeździe np. po kiepskich drogach pomaga ustawienie przełącznika w tryb 4WD, który wymusza ciągłą pracę tylnego silnika. Nie ma przy tym problemów z brakiem prądu — bateria może być doładowywana przez silnik wysokoprężny (podstawowym źródłem energii jest jej odzysk podczas hamowania).

Podstawowym trybem pracy jest „auto” — elektronika decyduje, kiedy jaki silnik uruchomić. Ograniczeniem związanym z hybrydową konstrukcją jest niska masa przyczepy — tylko 1,1 t. Lekki rys historyczny: Koncern PSA próbował tej kombinacji (diesel+elektryk) nie tylko w 508 RXH czy 3008 Hybrid4. Na początku poprzedniego 10-lecia testowali hybrydowe C4 oraz 308-kę z 1.6 HDi. Temat hybrydy z dieslem został więc bardzo dokładnie przerobiony, nie można powiedzieć, że Francuzi nie przyłożyli się do pracy. Ostatecznie jednak ten napęd

został porzucony. Po części złożyły się na to różne czynniki: turbo diesel jest bardziej skomplikowany od wolnossącej benzyny, z osprzętem jest też od niej cięższy, dłużej się nagrzewa, jako silnik turbo ma charakterystykę pracy konkurującą, a nie komplementarną wobec silnika elektrycznego (lubi niskie obroty, czyli działa wtedy, gdy benzynę zastępuje elektryk), turbodiesel nie lubi często przerywanej pracy (trzeba stale smarować turbo) — a w takich warunkach pracuje hybryda. Do tego doszły coraz bardziej rygorystyczne normy emisji diesla i nie chodzi tu o CO₂, tylko całą resztę — z tego powodu prawie wszyscy w UE zaczęli się z diesla wycofywać.

Późniejsza poliftowa RXH — to zwykłe, przednionapędowe kombi z silnikiem diesla ze zmienionym zawieszeniem i różni się od zwykłego 508 tylko wyglądem, wyposażeniem (to ponoć najwyższa wersja wyposażenia), ale są dostępne sporadycznie oferty polifta w hybrydzie.

To, co pozostało po spalinowo-elektrycznym przedliftowym RXH 4 × 4 to wygląd, nieznacznie zwiększony prześwit, dodane plastikowe ozdoby nadwozia i w standardzie bardzo bogate wyposażenie: 18-calowe koła, Ledowe reflektory, HUD z wysuwaną szybką, panoramiczny dach, ogrzewane i elektrycznie sterowane siedzenia. Jednak w przypadku poliftowego RXH nie ma co liczyć na realne własności terenowe 508 RXH i to mimo zwiększonego prześwitu. W tym przypadku duży moment obrotowy tylko utrudnia sprawę — buksujące przednie koła z trudem łapią przyczepność na grząskim gruncie. Od niedawna dochodzą jeszcze dodatkowe plusy dla hybrydy RXH. To możliwość jazdy czy parkowania w miejscach „promujących” i „premiujących” pojazdy „proekologiczne” (elektryki i hybrydy).



Zlot 508 — Jabłonka, marzec 2019

NOWY WSPANIAŁY ŚWIAT (FELIETON)



felieton z kiedyś wydawanego kwartalnika „Ramp”

Kiedyś wszystko było prostsze. Trwało dłużej, ale było mniej skomplikowane.

Ludzie umawiali się ze sobą na spotkanie „o godzinie” i nikt nie odwoływał w ostatniej chwili wysyłając sms-a. Czas i życie biegły wolniej, bo tak być musiało.

Pamiętam, jak kiedyś, podczas pobytu w Paryżu, zobaczywszy po raz pierwszy „podwójne” drzwi do metra, które mają za zadanie uniemożliwienie (przypadkowego lub umyślnego) wpadania pasażerów na tory, miałem pewną refleksję. Pomyślałem: „jakże to dobrze wymyślane” i chwilę potem zrobiło mi się smutno, bo zrozumiałem, że na zachodzie Europy wszystko jest już właśnie „wymyślane” i człowiek, nawet jakby chciał się rzucić pod pociąg, to mu nie pozwolą. Polubiłem wtedy jeszcze mocniej Polskę. Pełną małych wolności. Polskę, którą kocham i równocześnie nienawidzę, jak na prawdziwego Polaka przystało.

„Kontrolowanie” i „regulowanie” w imię wyższego celu, dobra, szczęścia i bezpieczeństwa obywateli, to choroba współczesności. Przewidziana przez Huxleya, komentowana przez wszystkich. W krajach takich jak Wielka Brytania, gdzie posunięto ją już do granic absurdu, wiecznie na językach szarych obywateli, oraz takich postaci jak Jeremy Clarkson, który od lat porusza kwestie absurdalnych przepisów BHP w Anglii.

Kiedyś wszystko było prostsze. Teraz proste jest tylko pozornie. Sami sobie skręcamy sznur na własne szyje, tak naprawdę coraz bardziej wikłając się w coś, co anarchista określiłby mianem „systemu”, bo wygodniej napisać na „fejsie”, zapłacić paypasem. Wygodniej też, gdy ktoś podejmie za nas decyzję, czy banan ma być prosty lub wygięty. Czy cynamon i aspartam są szkodliwe? Czy mamy w aucie wystarczająco dużą liczbę poduszek powietrznych?

Kiedy w 1849 roku Carlo Castagna zakładał w okolicach Mediolanu firmę, mającą się później przerodzić w jedną z największych manufaktur karoserii samochodowych, te problemy były jeszcze odległe. Prowadzona przez jego dzieci i wnuki (Ercole, Carletto, Savino i Cipriano) „Carozzeria Castagna” tworzyła, obok firm takich jak Touring, Vignale, Pininfarina, jedne z najwspanialszych powłok, w jakie odziać można

było, kupowane wtedy w fabrykach samochodowych (co było przywilejem dostępnym dla raczej zamożnych), podwozia z silnikiem. Alfa 6C 2300 Gran Turismo z 1934 r., Alfa 6C z 1939 r., Duesenberg 2300 model J z 1931 r., Isotta Fraschini 8A SS z roku 1932. To tylko pierwsze z brzegu przykłady ich minionej, artystycznej chwały.

Jednak zanim zaczniecie podśmiewać się, kiwając z powątpiewaniem głową nad zdjęciami Peugeota 508 RXH, które widzicie tutaj obok — specjalnego projektu przygotowanego przez reaktywowaną niedawno markę wspólnie z grupą PSA — pomyślcie jeszcze raz o tym, jak zorganizowaliśmy sobie świat.



Włoszech wszystko jest lepsze. Nawet emblematy, czy też logo firm wyglądają jak szlacheckie herby. Częściowo dlatego, że to bardzo stare firmy.



kiedyś wydawany kwartalnik „Ramp”

Dziś, ze względu na przepisy homologacyjne (i bezpieczeństwa), nie można już zbyt ingerować w konstrukcje samochodów. Samonadwozia wymuszają, by np. punkty mocowania zawieszenia, przednia szyba czy miejsca, w których znajdują się pasy bezpieczeństwa, były takie same. By zmienić konstrukcję i by można było dopuścić ją do ruchu, firma karoseryjna startuje do biegu z nogami związanymi w kostkach. Dużo łatwiej jest „przerabiać” samochód niskoseryjny, sportowy — taki jak Alfa 8C czy Ferrari. Trudniejsza będzie metamorfoza zwykłego, rodzinnego kombi. Przystojnego, ale jednak raczej pudełkowatego, funkcjonalnego, a nie ekscytującego centralnym silnikiem V12 czy klinowatym kształtem supercara.

508 RXH Castagna to samochód „zrobiony” subtelnie. Trzeba się mocno przyjrzeć, by dostrzec niektóre detale, jak np. specjalnie lakierowane wnętrza przednich świateł. W środku dominuje „siodłowa” w kolorze, a ręcznie malowana skóra, zielona alcantara (będąca materiałem w 100% ekologicznym) oraz angielski tweed. Aluminium i drewno, którymi wyłożony jest także bagażnik. Nawet latarkę w nim obszyto skórą. Z zewnątrz — dwutonowe malowanie przedzielono drewnianą listwą. Wyszło bardzo elegancko. Można powiedzieć, że jak na XXI wiek, to idealnie.



felieton z kiedyś wydawanego kwartalnika „Ramp”



felieton z kiedyś wydawanego kwartalnika „Ramp”

TECHNIKALIA

TRWAŁOŚĆ MECHANICZNA „508”

Trwałość mechaniczna Peugeota 508 wypada bardzo dobrze, szczególnie gdy pod maską pracuje silnik wysokoprężny.

Tylne „leżące” amortyzatory w wersji kombi nie są rekordowo wytrzymałe, ale koszt zakupu nie przeraża. Z reguły wytrzymałość zawieszenia jest oceniana wysoko, drożej w eksploatacji wypada jedynie przód wersji GT (układ wielowahaczowy przejęty z 407).

Benzyniaki THP mają bezpośredni wtrysk i typowe problemy z nagarem osadzającym się na zaworach (czasem czyszczenie specjalnym preparatem nie wystarcza i konieczny jest demontaż głowicy, co zwiększa koszty). Silniki benzynowe mają problemy z napinaczem łańcucha rozrządu. Właściciele skarżą się też na zbyt duże zużycie oleju silnikowego. Warto pamiętać, żeby stosować środek smarny przeznaczony do jednostek VTII THP oraz wymieniać go częściej, niż zaleca producent (co 10–15 tys. km zamiast 30).

Zawodny bywa system bezkluczykowego otwierania (montowany w wyższych wersjach wyposażenia). Zwykle nie działa w klamkach i trzeba je wymienić.

Elektryczny hamulec ręczny również może się zepsuć, na szczęście nie zawsze jego naprawa będzie droga, bo może się okazać, że winę ponosi tani w zakupie czujnik umieszczony pod pedałem gazu (ja tak miałem).

Ksenonowe reflektory mają zawodny system poziomowania, czasem może się zdarzyć, że zepsuje się także przetwornica.

Skrzynie biegów: najgorzej są oceniane zautomatyzowane przekładnie oferowane w wybranych wersjach silnikowych. „Manuale” i klasyczne „automaty” są wytrzymalsze (jeden z naszych automatów działał niezawodnie bez wymiany oleju do 280 tys. km, a potem, po wymianie... również).

BADANKO #PASTA¹

Byłem ostatnio na badaniu technicznym (nie tak spektakularnym), ale przypomniało mi się jak kiedyś...

Badanko

W trasie byłem i okazał się, że o dni chyba z łosiem (ależ jestem łosiem), mam nieważne badanie techniczne. Nieważne jak się okazało, ważne, że nieważne.

Zajeżdżam na stację diagnostyczną, przydrożną, nie drogą a drożną.

— Badanko? -Badanko? A tak, poproszę! -Piękne autko, piękne!

Biała perełka?

— Nie, Szarusia Eminencyjka, od niemycia.

Szefunio się zabrał za badanko i badankuje:

Amortyzatorki — w normie

Świeciełka — w porządeczku

Klocuszki — nowiutkie,

Tarczunie — ładniutkie

Klaksonik — ...

Nie, nie dam rady — myślę — Jeszcze chwilę i mu pociągnę z bani za to zdrabnianie... — sprawniutki? — podsuwam.

A ten swoje: Luzik — nie ma

Nie, nie dałem rady — Panie kierowniku? A zdrobni pan „deszcz pada”?

Przeciągłe spojrzenie... Pod nosem mruczenie, na obcasie się obrócenie. Zrozumiał?

— Dobrze, wszystko pięknie, autko... auto w stanie idealnym. To podbijamy dowodzik... khem khem... dowód! Tak, to zapraszam

¹ <https://www.facebook.com/hashtag/szosopasta>

do kantorka i dowodzi... dowód rejestracyjny poproszę — A jeszcze przebieg sprawdzę...

I biegusiem pobiegusiał do autka i z daleczka słyszunię głosik/głosiczek/głosiunik:

— O KURWA! 590 000 w peugeocie?!!!



MATERIAŁY EKSPLOATACYJNE

Modele benzynowe

Olej silnikowy- 4,3 l 5W-30; Olej w skrzyni manualnej- 2,1 l, 75W-80; Olej w skrzyni automatycznej- 2,1—3,0 l, 75W-80; Układ chłodzenia- 6,0 l (na bazie glikolu); Płyn hamulcowy- 0,9 l, DOT 4; Napęd rozrządu- łańcuch

Modele diesla

Olej silnikowy- 3,8 l (1.6), 5,0 l (2.0), 5W-30°; Olej w skrzyni manualnej- 4,0 l, 75W-80; Olej w skrzyni automatycznej- 2,1—3,0 l, 75W-80; Układ chłodzenia- 6,0—10,8 l (na bazie glikolu); Płyn hamulcowy — 0,8—1,0 l, DOT 4; Napęd rozrządu- pasek

SEDAN; Wym. (dł./szer./wys.) 4792/1853/1453 mm; Rozstaw osi 2817 mm; Masa własna: od 1525 kg; Pojemność bagażnika 515–1381 l;

KOMBI Wym. (dł./szer./wys.) 4813/1853/1476 mm; Rozstaw osi 2817 mm; Masa własna: od 1545 kg.

Ładowność naszego SW to sprawdzone 640 kg. Pojemność bagażnika 560–1598 l.

1. Normy obowiązujące

Klasyfikacja olejów silnikowych jest ustalona przez uznane następujące instytucje :

- S.A.E. : Society of Automotive Engineers
- API : American Petroleum Institute (Jako, że normy te, utworzone przez amerykańską organizację normalizacyjną, nie wykazują żadnego podobieństwa z normami europejskimi ACEA, zostają one zatem usunięte z wszystkich dokumentów PSA dotyczących środków smarujących)
- ACEA : Stowarzyszenie Europejskich Producentów Samochodów

UWAGA : Jako uzupełnienie tych norm, koncern PSA PEUGEOT CITROËN opracował specjalną normę dla środków smarujących do silników dostosowaną do tych produktów.

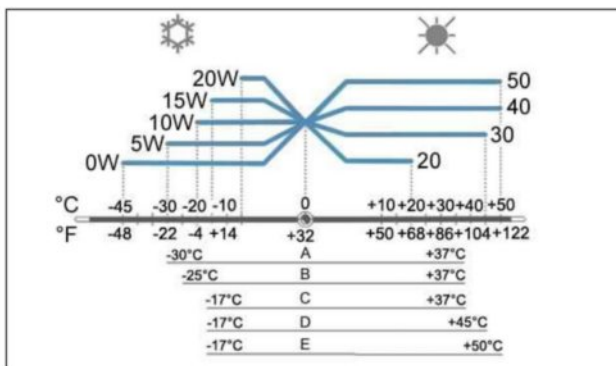
2. Normy S.A.E

Zalecenia dotyczące klas lepkości olejów silnikowych.

Wybór poszczególnych klas lepkości wiąże się z eksploatacją zgodną z typami klimatu, określonymi na poniższym schemacie.

Na przykład stosowanie oleju 10W40 ogranicza się do krajów o klimacie umiarkowanym (od - 17 °C do + 37 °C) lub ciepłym klimacie.

UWAGA : Dla każdego innego zastosowania, klasę należy dobierać w zależności od strefy klimatycznej kraju eksploatacji.



Rysunek : E4AP008D

A Bardzo zimno.

B Zimno.

C Umiarkowany.

D Ciepło.

E Bardzo gorący.

3. Normy ACEA

3.1. Oleje wielozadaniowe do silników benzynowych i diesla zalecane przez PSA PEUGEOT CITROËN

Przykłady :

- ACEA A3/B4 : Oleje mieszane specjalne do niektórych silników diesla z bezpośrednim wtryskiem
- ACEA A5/B5 : Oleje mieszane o bardzo wysokich parametrach do wszystkich silników, umożliwiające oszczędność paliwa

Znaczenie pierwszej litery nie zmienia się, odpowiada ona zawsze typowi odpowiedniego silnika :

- A = Silniki benzynowe i dwupaliwowe benzyna/LPG
- B = Silniki diesla

Następna cyfra zmienia się i odpowiada następującemu typowi oleju :

- 2 = Oleje mineralne
- 3 = Oleje do ciężkich warunków eksploatacji
- 4 = Oleje specyficzne do niektórych silników diesla z bezpośrednim wtryskiem paliwa
- 5 = Oleje o bardzo wysokich parametrach, które umożliwiają zmniejszenie zużycia paliwa

UWAGA : Od 2004 roku ACEA zaleca oleje wielozadaniowe : A2/B2 ; A3/B3 ; A3/B4 ; A5/B5. Wszystkie środki smarujące zalecane przez "PSA PEUGEOT CITROËN" są więc wielozadaniowe ; Nie ma już olejów specjalnych do silników benzynowych albo diesla.

3.2. Wprowadzenie olejów o niskiej zawartości popiołów (LOW SAPS)

Oleje o niskiej zawartości popiołów umożliwiają ograniczenie zawartości popiołu w spalalinach i w ten sposób przyczyniają się do wzrostu trwałości filtra cząstek stałych.

Zawartość popiołów przechodzi od 1,6 % dla olejów aktualnych do 0,8 % dla tych nowych olejów (maksymalne dopuszczalne wartości).

UWAGA : LOW SAPS (sulfated ash phosphorus sulfur).

Nowe specyfikacje ACEA :

- C3 : Umiarkowana zawartość popiołów
- C2 : Umiarkowana zawartość popiołów i oszczędność paliwa
- C1 : Bardzo niska zawartość popiołów i oszczędność paliwa
- C4 : Bardzo niska zawartość popiołów i oszczędność paliwa

Olej "C2" jest olejem uniwersalnym do silników benzynowych i diesla energooszczędnych, przystosowany w szczególności do silników wyposażonych w filtr cząstek stałych.

4. Normy PSA PEUGEOT CITROËN

Minimalne parametry techniczne ACEA nie spełniają już wszystkich wymagań PSA PEUGEOT CITROËN, a zwłaszcza parametrów związanych z następującymi normami Euro 5 :

- Obniżenie CO₂
- Kompatybilność z biopaliwami
- Odporność oleju na utlenianie
- Trwałość filtra cząstek stałych

Poniżej tabela przyporządkowań, której należy koniecznie przestrzegać podczas wykonywania przeglądów samochodów z gamy PSA PEUGEOT CITROËN począwszy od nr OPR 11788.

UWAGA : Przestrzegać przyporządkowań umieszczonych w poniższej tabeli, podczas wykonywania przeglądów samochodów z gamy PSA PEUGEOT CITROËN począwszy od nr OPR 11788.

Typ oleju	Klasa SAE	Normy PSA PEUGEOT CITROËN
Mineralny	15 W 40	B71 2295
Półsyntetyczny	10 W 40	B71 2300
Syntetyczny	5 W 40	B71 2296
Syntetyczny zapewniający czystość spalin	5 W 30	B71 2290
Syntetyczny zapewniający czystość spalin	0 W 30	B71 2312
Syntetyczny zapewniający czystość spalin	0 W 20	B71 2316

W celu uzupełnienia poziomu oleju pomiędzy dwoma przeglądami, dozwolone jest użycie następujących olejów z normy ACEA : C1 / C2 / C3.

5. Środki smarujące spełniające normy PSA Peugeot Citroën

5.1. Zalecane środki smarne/oleje silnikowe : Razem

Normy PSA PEUGEOT CITROËN	Klasa SAE	Typ oleju	Produkty spełniające normy
B71 2295	15 W 40	Mineralny	TOTAL ACTIVA 5000 15W40 et 20W50 TOTAL QUARTZ 5000 15W40 et 20W50
B71 2300	10 W 40	Półsyntetyczny	TOTAL ACTIVA 7000 10W40 TOTAL ACTIVA DIESEL 7000 10W40 TOTAL ACTIVRAC 10W40 TOTAL QUARTZ 7000 10W40 TOTAL QUARTZ DIESEL 7000 10W40
B71 2296	5 W 40	Syntetyczny	TOTAL ACTIVA 9000 5W40 TOTAL QUARTZ 9000 5W40
B71 2290	5 W 30	Syntetyczny zapewniający czystość spalin	TOTAL ACTIVA INEO ECS TOTAL QUARTZ INEO ECS
B71 2312	0 W 30	Syntetyczny zapewniający czystość spalin	TOTAL QUARTZ INEO FIRST

5.2. Inne środki smarne/oleje silnikowe odpowiadające normom PSA PEUGEOT CITROËN

Środki smarujące YACCO ① .
 Środki smarujące MOTUL ① .
 Środki smarujące BP CASTROL ① .
 Środki smarujące STATOIL ① .
 Środki smarujące FUCHS ① .
 Środki smarujące KUWAIT ① .
 Środki smarujące ESSO ① .
 Środki smarujące MOBIL ① .
 Środki smarujące SHELL ① .

6. Zalecenia

Stosować wyłącznie jeden z następujących olejów :

- TOTAL ACTIVA
- TOTAL QUARTZ 7000
- TOTAL QUARTZ 9000
- TOTAL QUARTZ ACTIVA INEO ECS
- TOTAL QUARTZ INEO FIRST
- Lub dowolny inny olej spełniający normy PSA PEUGEOT CITROËN (patrz tabela ograniczeń)

UWAGA : Oleje te charakteryzują się wyższymi parametrami niż określone w normie ACEA.

Dla pojazdów z silnikiem diesla z filtrem cząstek stałych, zalecane jest w szczególności stosowanie jednego z następujących olejów o niskiej zawartości popiołów :

- TOTAL ACTIVA
- TOTAL QUARTZ INEO ECS
- TOTAL QUARTZ INEO FIRST
- Lub dowolny inny olej spełniający normę PSA PEUGEOT CITROËN B71 2290 ou B71 2312

UWAGA : Oleje te charakteryzują się wyższymi parametrami niż określone w normie ACEA C2.

UWAGA : Używanie dodatków do oleju silnikowego jest ściśle zakazane.

Silniki benzynowe i diesel		
Olej zalecany (*)	Opis	Normy PSA PEUGEOT CITROËN
TOTAL QUARTZ INEO FIRST 0W30	Syntetyczny zapewniający czystość spalin 0W30	B71 2312
TOTAL ACTIVA INEO ECS TOTAL QUARTZ INEO ECS	Syntetyczny zapewniający czystość spalin 5W30	B71 2290
TOTAL ACTIVA 9000 5W40 TOTAL QUARTZ 9000 5W40	Syntetyczny 5W40	B71 2296
TOTAL ACTIVA 7000 10W40 TOTAL ACTIVA DIESEL 7000 10W40 TOTAL QUARTZ 7000 10W40 TOTAL QUARTZ DIESEL 7000 10W40	Półsyntetyczny 10W40	B71 2300
TOTAL ACTIVA 5000 15W40 i 20W50 (**) TOTAL QUARTZ 5000 15W40 et 20W50 (**)	Mineralny 15W40 ; 20W50	B71 2295

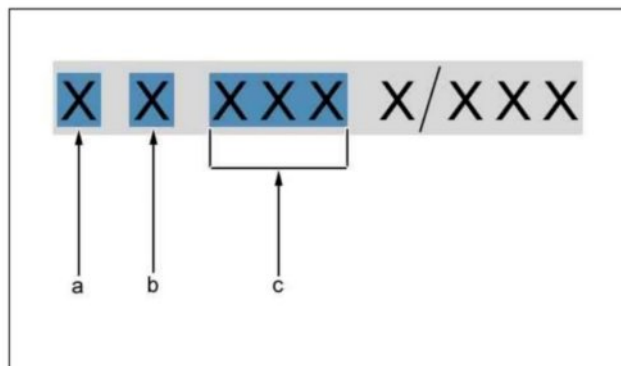
(*) : Lub dowolny inny olej spełniający normy PSA PEUGEOT CITROËN (**) : Tylko do silnika typu 384F (Silnik benzynowy 3-cylindrowy)

7. Ograniczenia

UWAGA : Odczyt danych technicznych silnika.

Przy odbiorze zidentyfikować pojazd poprzez jego nazwę handlową.

Odczytać typ homologacyjny silnika na tabliczce znamionowej, składający się z 3-go, 4-go i 5-go znaku.



Rysunek : B1FP06ED

"a" Rodzina pojazdów.

"b" Sylwetka.

"c" Silnik (Typ).

W oparciu o typ homologacyjny i kraj naprawy, odczytać zalecenia dotyczące oleju silnikowego.

UWAGA : Oleju kategorii ACEA 5W30 C2 nie powinno się używać w silnikach starszych od roku produkcji 2000 (7/99).

UWAGA : Oleju kategorii ACEA 0W30 C1/C2 nie powinno się używać w silnikach młodszych od OPR 12653 (01/07/2011).

UWAGA : Ograniczenia związane ze stosowaniem oleju 15W50 są identyczne jak w przypadku stosowania oleju 10W40.

7.1. Silniki TU/ET

Typ silnika	Oznaczenie silnika	Olaj 5W40	Olaj 10W40	Olaj 0W30	Olaj 5W30
TU1 / TU1A	HFX / HFY / HFZ / HFV	OK	OK	OK	OK
TU3 / ET3 / TU3A	KFW / KFY / K6D / K6E / KFU / K6F / KFX / K6C / KFS / KFT	OK	OK	OK	OK
TU4	YFZ / YFY	OK	OK	OK	OK
TU5	NFV / NFS / NFU / N6A / NFT / N6B / NFR	OK	OK	OK	OK

7.2. Silniki EW

Typ silnika	Oznaczenie silnika	Oilj 5W40	Oilj 10W40	Oilj 0W30	Oilj 5W30
EW7J4	6FZ	OK	OK	-	OK
EW7A	6FY	OK	OK	-	-
EW10J4	RfN / RFM / RfP/ RfR	OK	OK	-	OK
EW10A	RfJ / RFH	OK	-	-	-
EW10J4S	RfK	OK	-	-	-
EW12J4	3FZ	OK	OK	-	-
EW12E4	3FY	OK	OK	-	-

7.3. Silnik ES

Typ silnika	Oznaczenie silnika	Olej 5W40	Olej 10W40	Olej 0W30	Olej 5W30
ES9J4	XFW / XFZ / XFX	OK	OK	-	OK
ES9A	XFU / XFV	OK	OK	-	OK

7.4. Silnik XU

Typ silnika	Oznaczenie silnika	Olej 5W40	Olej 10W40	Olej 0W30	Olej 5W30
XU10J4RS	RFS	OK	-	-	-

7.5. Silnik TOYOTA

Typ silnika	Oznaczenie silnika	Olej 15W40	Olej 5W40	Olej 10W40	Olej 0W30	Olej 5W30
384F	CFA / CFB	OK	OK	OK	OK	OK

7.6. Silnik MITSUBISHI

Typ silnika	Oznaczenie silnika	Olej 5W40	Olej 10W40	Olej 0W30	Olej 5W30
2.4 MMC	SFZ / SFY	OK	OK	OK	OK
2.0 MMC	AFZ	OK	OK	OK	OK
1.8 D MMC	6HZ	-	-	OK	OK
1.6 MMC	NKZ	OK	OK	OK	OK

7.7. Silniki EP

--	--	--	--	--	--

Typ silnika	Oznaczenie silnika	Olej 5W40	Olej 10W40	Olej 0W30	Olej 5W30
EP 3	8FS	-	-	-	OK
EP 3C	8FP / 8FR / 8FN	-	-	OK	OK
EP 6	5FW / 5FP	-	-	-	OK
EP 6C	5FS / 5FK / 5FL / 5FJ / 5FH	-	-	OK	OK
EP 6DT	5FX / 5FT / 5FR / 5F4	-	-	-	OK
EP 6DTS	5FY / 5FF / 5FD	-	-	OK	OK
EP 6CDT	5FN / 5FV / 5F2	-	-	OK	OK
EP 6CDTX	5FU / 5FB	-	-	OK	OK
EP 6CDTM	5FE / 5FC / 5FM / RFE	-	-	OK	OK

7.8. Silniki DV

Typ silnika	Oznaczenie silnika	Olej 5W40	Olej 10W40	Olej 0W30	Olej 5W30
DV4C	8HR / 8HP	-	-	OK	OK
DV4TD	8HT / 8HZ / 8HX	OK	OK	OK	OK
DV4TED	8HS	OK	OK	OK	OK
DV4TED4	8HV / 8HY	OK	OK	OK	OK
DV6ATED4 / DV6AUTED4	9HX	OK	OK	OK	OK
DV6TED4	9HY	OK	OK	OK	OK
DV6BTED4 / DV6BUTED4	9HW / 9HT	OK	OK	OK	OK
DV6TED4 z FAP	9HZ	OK	OK	OK	OK
DV6UTED4	9HU	OK	OK	OK	OK
DV6TED4BU z FAP	9HS	OK	OK	OK	OK
DV6TED4B z FAP	9HV	OK	OK	OK	OK
DV6C / DV6UC	9HR / 9HG / 9HM / 9HL / 9HD	-	-	OK	OK
DV6C M	9HG	OK	-	OK	-
DV6D	9HP / 9HF	-	-	OK	OK
DV6D M	9HE / 9HJ	OK	-	OK	-
DV6DU M	9HH	OK	-	OK	-
DV6E	9HN	-	-	OK	OK
DV6E M	9HK	OK	-	OK	-

7.9. Silniki DW

Typ silnika	Oznaczenie silnika	Olej 5W40	Olej 10W40	Olej 0W30	Olej 5W30
DW10TD	RHY / RHV / RHU	OK	OK	-	OK
DW10ATED	RHZ	OK	OK	-	OK
DW10ATED4	RHW	OK	OK	-	OK
DW10ATED z FAP	RHS	OK	OK	-	OK
DW10ATED4 z FAP	RHT / RHM	OK	OK	-	OK
DW10BTED	RHX	OK	OK	-	OK
DW10BTED4 z FAP	RHR / RHL / RHJ	OK	OK	-	OK
DW10BTED4 euro 5 z FAP	RHF	OK	OK	-	OK
DW10UTED4	RHK	OK	OK	-	OK
DW10UTED4 z FAP	RHG	OK	OK	-	OK
DW10CTED4	RHE / RHH / RHD / AHY / AHZ / RHB / RHC	-	-	OK	OK
DW12BTED4 z FAP	4HP / 4HR / 4HS / 4HT	OK	OK	-	OK
DW12C	4HL	-	-	OK	OK
DW12UTED	4HY	OK	OK	-	OK
DW12TED4 z FAP	4HW / 4HX / 4HZ	OK	OK	-	OK

DW12MTED4 z FAP	4HN	OK	OK	-	OK
DW12MTED4 z FAP	4HK	-	-	-	OK
DW8	WJZ	OK	OK	-	OK
DW8B	WJY / WJX	OK	OK	-	OK

7.10. Silnik DT

Typ silnika	Oznaczenie silnika	Olej 5W40	Olej 10W40	Olej 0W30	Olej 5W30
DT17	UHZ	OK	OK	-	OK
DT20	X8Z	-	-	OK	OK

7.11. Silniki PUMA

Typ silnika	Oznaczenie silnika	Olej 5W40	Olej 10W40	Olej 0W30	Olej 5W30
P22DTE	4HV / 4HU / 4HM	OK	OK	-	OK
PUMA C	4HG / 4HH / 4HJ	-	-	-	OK

7.12. Silniki SOFIM

Typ silnika	Oznaczenie silnika	Olej 5W40	Olej 10W40	Olej 0W30	Olej 5W30
F28DT	8140.43S / 8040.23	OK	OK	-	OK
F28DTGV	8140.43 N	OK	OK	-	OK
F30DTE	F1CE0481D / F1CE3481DM /	OK	OK	-	OK
F30DTE	F1CE3481N / D / E	-	-	-	OK

7.13. Silnik FIAT

Typ silnika	Oznaczenie silnika	Olej 5W40	Olej 10W40	Olej 0W30	Olej 5W30
1.3 HDI 75	FHZ	-	-	-	OK

7.14. Silnik EB

Typ silnika	Oznaczenie silnika	Olej 5W40	Olej 10W40	Olej 0W30	Olej 5W30
EB0	ZMZ	OK	OK	OK	OK
EB2	HMX / HMW / HMZ	OK	OK	OK	OK
EB2 m	HMY	OK	OK	OK	OK

7.15. Silnik EC

Typ silnika	Oznaczenie silnika	Olej 5W40	Olej 10W40	Olej 0W30	Olej 5W30
EC5	NFP / NFN	-	-	OK	OK

8. Olej do skrzyni biegów

Typ skrzynki biegów	Kraj	Typ oleju
Mechaniczne skrzynki biegów	Wszystkie kraje	TOTAL TRANSMISSION BV 75W80 (Numer części zamiennej : 9730 A2)
Reduktor tylny pojazdu hybrydowego		Olej specjalny (Numer części zamiennej : 9730 AA)
Element wykonawczy sterowanej mechanicznej skrzyni biegów MCP	Wszystkie kraje	Olej specjalny (Numer części zamiennej : 9979 A4)
Skrzynki biegów (Typ MMT)	Wszystkie kraje	Olej specjalny 75 W (Numer części zamiennej : 9730 A8)
Automatyczna skrzynia biegów MB3	Wszystkie kraje	TOTAL FLUIDE AT 42

	kraje	Olej specjalny (Numer części zamiennej : 9730 AC)
Automatyczna skrzynia biegów 4HP20 i AL4	Wszystkie kraje	Olej specjalny (Numer części zamiennej : 9736 22)
Automatyczna skrzynia biegów AM6	Wszystkie kraje	Olej specjalny (Numer części zamiennej : 9980 D4)
Automatyczna skrzynia biegów AM6-2 - AT6	Wszystkie kraje	Olej specjalny (Numer części zamiennej : 9734 R7)
Skrzynka przekładniowa - Tylny most	Wszystkie kraje	TOTAL TRANSMISSION X4 (Numer części zamiennej : 9730 A7)
Bezstopniowa skrzynia biegów CVT	Wszystkie kraje	Olej specjalny (Numer części zamiennej : 9735 EF)
Ręczna skrzynia biegów zdalnie sterowana DCT	Wszystkie kraje	Olej specjalny (Numer części zamiennej : 9734 S2)
Reduktor (CITROËN C-Zéro / PEUGEOT Ion)	Wszystkie kraje	Olej specjalny (Numer części zamiennej : 9979 A7)

9. Olej układu wspomagania kierownicy

Układ kierowniczy ze wspomaganiem	Kraj	Typ oleju
Wszystkie pojazdy przed CITROËN C5 i PEUGEOT 307 (poza 206 z GEP)	Wszystkie kraje	TOTAL Fluide ATX : Olej specjalny DEXRON II / GM 6137M (Numer części zamiennej : 9730 A6 et 9730 AC)
Wszystkie samochody począwszy od CITROËNA C5 i PEUGEOTA 307 (włączając 206 z GEP)	Wszystkie kraje	TOTAL FLUIDE DA : Olej specjalny : Typ LDS (Numer części zamiennej : 9730 A5)
Bipper / NEMO - Boxer III / JUMPER III	Wszystkie kraje	Olej specjalny (Numer części zamiennej : 9735 EX)
	Kraj bardzo zimny	Olej specjalny (Numer części zamiennej : 1608752180)
Wszystkie pojazdy	Kraj bardzo zimny	Olej specjalny : Typ Pentosyn

10. Płyn do układu chłodzenia silnika

Kraj	Konfekcjonowanie	O dużej trwałości
Wszystkie kraje	2 litrów	Numer części zamiennej : 9735 K1
	5 litrów	Numer części zamiennej : 9735 K0
	20 litrów	Numer części zamiennej : 9735 J9
	210 litrów	Numer części zamiennej : 9735 J8

11. Płyn do układu chłodzenia silnika (Pojazd produkowany we współpracy)

Kraj	Dany pojazd	Konfekcjonowanie	Oznaczenia	Uwagi
Wszystkie kraje	C1 / 107 benzyna	1 litrów	S-LLC (Glysantin G70) Numer części zamiennej : 9735 Y5	Stosowanie dowolnego innego produktu jest zabronione
		5 litrów	S-LLC (Glysantin G70) Numer części zamiennej : 9735 Y6	
	C-CROSSER / 4007 benzyna C4 AIRCROSS / 4008 C-Zéro / ION	1 litrów	S-LLC Numer części zamiennej : 9979 A5	Stosowanie dowolnego innego produktu jest zabronione
		5 litrów	S-LLC Numer części zamiennej :	

		9979 A6	
--	--	---------	--

12. Płyn hamulcowy (Syntetyczny)

Kraj	Płyn hamulcowy	Konfekcjonowanie	Numer części zamiennej
Wszystkie kraje	Płyn hamulcowy : DOT4 CLASSE 4	0,5 litrów	9980 E3 / 4699 34
		1 litrów	9980 E4
		5 litrów	4699 35

13. Obwód hydrauliczny

UWAGA : Oleju TOTAL FLUIDE LDS nie można mieszać z olejem TOTAL LHM PLUS.

Wszystkie kraje	Norma	Konfekcjonowanie	Numer części zamiennej
TOTAL FLUIDE LDS	Kolor pomarańczowy	1 litrów	9979 A3
TOTAL LHM PLUS	Kolor zielony	1 litrów	9979 A1
TOTAL LHM PLUS Bardzo zimno/Grand froid	Kolor zielony	1 litrów	9979 A2

14. Olej do sprężarek w układzie wytwarzania zimna

Kraj	Dany pojazd	Konfekcjonowanie	Oznaczenia
Wszystkie kraje	C-Zéro / ION	100 ml	MA 68 EV
			Numer części zamiennej : 9979 A8
Wszystkie kraje	Sprężarka o zmiennej pojemności SANDEN	40 ml	SP10
			Numer części zamiennej : 9735 C4
Wszystkie kraje	Sprężarka o stałej pojemności SANDEN	250 ml	SP20
			Numer części zamiennej : 9735 C6

15. Płyn spryskiwacza szyb

Kraj	Konfekcjonowanie	Numer części zamiennej
Wszystkie kraje	Koncentrat : 250 ml	9722 E5
	Płyn gotowy do użycia : 1 litrów	9722 F0
	Płyn gotowy do użycia : 5 litrów	9722 F1

16. Dodatki do filtra cząstek stałych

Eolys DPX 42	Eolys POWERFLEX	Infineum F995
Numer części zamiennej : 9736 65 (Pojemnik 1 l)	Numer części zamiennej : 9736 A0 (Pojemnik 1 l)	Numer części zamiennej : 9736 98 (Pojemnik 1 l)
Numer części zamiennej : 9979 95 (Pojemnik 5 l)	Numer części zamiennej : 9736 A1 (Pojemnik 3 l)	Numer części zamiennej : 9736 97 (Pojemnik 3 l)

OLEJ OLEJ #PASTA¹

Jeden kolega wyczytał w instrukcji swojego pojazdu, że już niebawem, dosłownie za chwilę, w okolicach 80 tys. km przebiegu producent zaleca wymianę oleju — w skrzyni biegów. Bo w silniku to wiadomo — co 30 tys.

I co ja na to? Czy kogoś znam, kto to może zrobić?

Najpierw się zdumiałem! Jeździłem wieloma, bardzo chyba nawet wieloma autami, ale żaden z nich nie miał 80 tys. przebiegu. W całym moim wieloletnim kontakcie z pojazdami nie widziałem jeszcze samochodu wystawionego do sprzedaży w salonie, powszechnie zwanym KO-MIS (Koordynator Okręgowy Motoryzacyjnej Intensywnej Sprzedaży), z takim przebiegiem! 120, ok, 150... no... maksymalnie 180 tys., ale 80?!

I tak, zdumiony, myślę: przecież to jest fabrycznie nowe auto. Co oni chcą wymieniać w nowym pojeździe? W samochodzie, który niemal jeszcze się kręci po fabryce!

I okazało się, że to nie 80, tylko 50, i nie kilometrów, tylko mil.

Ach, więc to amerykański jest pojazd! Trzeba było tak od razu. Teraz się wszystko zgadza. Tam nawet na kubku z herbatą piszą, żeby uważać, bo gorące i można się sparzyć, a jak ruchome schody nagle staną, to nikt się na nich nie ruszy, tylko grzecznie czeka na pomoc!

Teraz się nie dziwię tej wymianie oleju w nowym aucie. To Ameryka, a nie smażalnia we Władku — tam się oleje wymienia!

I przy tej okazji, zaraz po wyjściu ze zdumienia, zadumałem się, gdyż przypomniałem sobie, jak sam kiedyś próbowałem wymienić olej w skrzyni.

W skrzyni automatycznej. W Europie. W Polsce. We Francuzie. W Peugeotzie 508SWHDIAUTOMAT.

¹ <https://www.facebook.com/hashtag/szosopasta>

Podjeżdżam nim do ASO (Autoryzowana Stacja Obsługi lub Automatycznie Strzyżemy Ofiary) i mówię:

— Chciałbym wymienić olej w skrzyni automatycznej!

— Proszę bardzo, jak najbardziej, z tym że oleju w tej skrzyni się nie wymienia!

Hmm... sprawdzam, gdzie jestem... Chwila, nie, to nie Władysławo, nie lato, nie smażalnia, więc pytam:

— Dlaczego?

— Producent nie przewiduje, nie mamy więc takiej usługi.

Cholera no, producent mojego szczyryka przewidział serwis olejowy, producent mojego roweru też, a ten... nie przewiduje.

— Ale jakbym się uparł, to wymienicie?

— Tak, ale na pana odpowiedzialność. Do podpisania jest pięć skoroszytów dokumentów, a koszt to dochód narodowy brutto afrykańskiego państwa, ale(!) mamy promocję, więc małego. Wymieniamy na zimno, grawitacyjnie, czyli statycznie. Odstawi pan wóz wieczorem, a rano rach ciach — co sobie spłynie, to uzupełnimy.

— Yhm... na ZIMNO i STATYCZNIE. Ok, to ja się zastanowię — i pojechałem.

Coś mnie ta nazimność statyczna spokoju nie dawała, więc podjechałem do innego ASO (Ale Sierotę Oskubiemy).

— Wymieniacie?

— Nie.

— Ale...

— Dobra, za walizkę złota możemy się podjąć, ale na ciepło, dynamicznie — maszyną specjalną, lewatywą taką.

— Na CIEPŁO i DYNAMICZNIE?

Kurna, ta sama firma, ta sama skrzynia, ten sam kraj, a jedni na zimno statycznie, a drudzy na ciepło dynamicznie... No nie mogę. Dobra, do trzech sztuka, zadzwonię do fachowca, co jest znany z tego, że się zna.

— Fachowco, a w skrzyni tej automatycznej to wymieniasz olej?

— No pewnie! Na CIEPŁO i STATYCZNIE...

OjaCierpięDołę! Czyli we Władku jednak mają rację.

Olać olej, jakby co, to wymienię całą skrzynię — chyba będzie pewniej a może i taniej.

INNE, WYBRANE TECHNIKALIA

Poniżej lista zagadnień które są dostępne w internecie. Niestety, nie podam tu linków (to nielegalne, prawa autorskie etc.), a ta publikacja jest dostępna powszechnie, ale kto potrzebuje ten sobie znajdzie.

Nazwa +
 ABS ASR ESP.doc
 ABS ASR ESP.pdf
 Autonomiczny moduł telematyki.doc
 Młody 1.06 2017.pdf
 Brak możliwości odczytu niektórych plików MP3.doc
 Brak możliwości usunięcia zapamiętanych w nawigacji adresów miejsc przeznaczenia.doc
 BSI prezentacja.pdf
 Cyfrowy moduł sterowania dmuchawą.doc
 Czujnik jakości powietrza.doc
 Czujnik obrotów silnika.doc
 Czujnik odświeżenia cylindra.doc
 Czujnik temperatury (Ogrzewanie siedzenia).doc
 Czujnik temperatury parownika.doc
 Czujnik temperatury powietrza w kabinie.doc
 D6AX2YHP0.doc
 Demontaż - Montaż Elektryczny hamulec postójowy.doc
 Demontaż fasydy wielofunkcyjnej.pdf
 Demontaż lusterka wstecznego.pdf
 Demontaż montaż tarczy hamulca.pdf
 Demontaż radia.pdf
 Diagnostyka wycieków Płyn układu wspomagania kierownicy (Pompa elektrohydrauliczna.doc
 Dmieszkowanie paliwa.doc
 Działanie Siedzenia regulowane elektrycznie.doc
 Działanie - Elektryczne podnośniki szyby.doc
 Działanie Wspomaganie kierownicy.doc
 działanie.doc
 Elektryczny podnośnik szyby nie działa.doc
 Elementy obwodu smarowania.doc
 elementy pod i dogrzewania.doc
 elementy sterownik silnika.doc
 elementy systemu dmieszkowania paliwa.doc
 elementy systemu egr.doc
 Elementy układów klimatyzacji.doc
 Elementy układu chłodzenia silnika.doc
 Elementy układu podciśnieniowego.doc
 elementy układu wydechowego.doc
 elementy układu dolotowego powietrza.doc
 Funkcje przyrządu diagnostycznego.doc
 Gaśnięcie silnika podczas jazdy - Rozruch niemożliwy lub kodów usterek P0192, P0193, P11AD.doc
 Halaś skrzywienia_w_strefie_konsoi_dachu.PDF
 Hałas i drgania - Sterowanie skrzyni biegów.doc
 Hałas i drgania - Wygomaganie kierownicy.doc
 Head Up- demontaż.pdf
 Informacje TMC nie działają w Niemczech,Polsce,Finlandii,Anglii,Sekocij,Wali,Mandri Północnej.doc

Nazwa +

 Język platformy obsługującej Assistance jest różny od języka kraju użytkownika samochodu.doc
 Kalkulator sterujący silnikiem Delphi DCM 3.5.doc
 Kłocki hamulcowe wymiana.pdf
 Kody błędów kalkulatora silnika.doc
 kody błędów.doc
 Komunikat brak klucza lub klucz nie wykryty.doc
 Konfiguracja BSI.doc
 Lista, numeracja urządzeń Z.doc
 Lista, numeracja urządzeń.doc
 Maty grzejne.doc
 Moduł regulacji maty grzejnej.doc
 Moduł sterowania otwarciem zewnętrznym drzwi.doc
 Moduł zapamiętywania ustawień siedzenia.doc
 Moduł sterujący silnika PSF1 prezentacja.doc
 Motorreduktor elektryczny podnośnika szyby (Elek...ancyjne podnośniki szyb przednich i tylnych).doc
 Opis - działanie Czujnik nachylenia.doc
 Opis trybu awaryjnego Wspomaganie kierownicy.doc
 Opis trybu awaryjnego - Elektryczne podnośniki szyb.doc
 Oświetlenie zewnętrzne - Sygnalizacja.doc
 Otwieranie 4 szyb samochodu bez powodu, samochód zaryglowany.doc
 Panel drzwi kierowcy wyposażony w 4 podnośniki szyb.doc
 Plan obsługi.pdf
 Plan obsługi2.pdf
 Podgrzewanie i dogrzewanie.doc
 Pomoc w diagnostyce Brak mocy - Silnik DW10CTED4 FAP.doc
 Prezentacja wyposażenia.pdf
 Procedura aktualizacji softu RTS.doc
 Przełączenie z drugiego biegu na trzeci bieg i lub z... miejsce tylko przy wysokich obrotach silnika.doc
 Recykulacja EGR.doc
 Recykulacja gazów spalinyowych.doc
 Regeneracja filtra FAP.doc
 Regulacja hamulca ręcznego.pdf
 Regulacja i ograniczenie prędkości.doc
 Regulacja i ograniczenie prędkości.doc
 Rezystancje grzejne powietrza w kabinie.doc
 Rozbrajanie drzwi przednie.pdf
 Rozbrajanie lusterka wstecznego3.pdf
 Schowek-demontaż.pdf
 Silnik dolnej części oparcia siedzenia.doc
 Silnik krokowy mieszania - Silnik krokowy rozdzielania.doc
 Silnik regulacji i masowania kręgosłupa lędźwiowego.doc
 Silnik regulacji wysokości siedzenia.doc
 Silnik wysokości ustawienia fotela.doc
 Spadek prędkości obrotowej silnika lub gaśnięcie silnika.doc

Nazwa ↑

 sterownik silnika1 opis.doc
 sterownik silnika2 opis.doc
 Stukanie i skrzypienie w strefie osłony podstawy mocowania wewnętrznego lusterka wstecznego.doc
 swiatla- błędy usterki działanie.doc
 System dostępu bez użycia rąk.doc
 Światła kierunkowe uszkodzone - W przypadku obecności kodu błędu C1146.doc
 Tryb awaryjny.doc
 Tryb oszczędzania energii.doc
 Turbosprężarka o zmiennej geometrii.doc
 Układ kierowniczy-Zacięcie w układzie kierowniczy...przy małej prędkości podczas manewrowania.doc
 Układ klimatyzacji z regulacją automatyczną (Klimatyzacja czterostrefowa.doc
 Układ klimatyzacji z regulacją automatyczną.doc
 Wadliwe działanie ogrzewanego siedziska fotela.doc
 Włączenie biegu 1 lub 2 nie następuje zawsze w ty...erowca włącza wyższy bieg w trybie ręcznym.doc
 Wspomaganie parkowania.doc
 Wycieranie i mycie.doc
 Wycieranie i mycie.pdf
 Wymiana rezystancji grzejnej w kabinie.pdf
 Wyświetlenie komunikatu "Skrzynia biegów uszko... - W przypadku obecności kodu błędu P0973.doc
 zamek.doc
 Zanieczyszczenia - Przedstawiane się błota do ko...ozimie amortyzatorów błotników przednich.doc
 Zapalenie kontrolki autodiagnostyki - Automatyczna skrzynia biegów AT6 i AM6.doc
 Zapalenie lampki kontrolnej diagnostyki silnika w z... - W przypadku obecności kodu błędu P0100.doc
 Zapalenie lampki kontrolnej diagnostyki silnika w z... - W obecności kodu usterki P1447 lub P1490.doc
 Zasilanie paliwem.doc
 Zasilanie powietrzem.doc
 Zmiany prędkości obrotowej silnika widoczne na o...rugi bieg wskazują na poligłg skrzyni biegów.doc
 Zmotoryzowana kłapa bagażnika.doc

DU IT SAMEMU?

AKTUALIZACJA MAP



Nie wiem po co to komu (te mapy, co to kiedy są nowe to już są stare), no ale jak ktoś chce, co proszę bardzo.

Dawno jej nie robiłem (ostatnio chyba dwa auta wcześniej, czyli jakiegoś wczesnego średniowiecza), bo i po co, skoro od renesansu Google jest zawsze w telefonie i aktualne i Zatoka już NieMeksykańska?

Jednak, przy okazji czyszczenia foteli i odgruzowania wnętrza, pomyślałem: a dobra, skoro wywaliłem wszystkie opakowania z McDonald'sa z ostatnich 25 lat i odsłonił się ekran w konsoli środkowej... to i jego przeczyszczę.

Po zgrubnym zerwaniu warstwy wierzchniej pokrywającej miejsce, gdzie kiedyś był ekran, przedarciu się przez warstwę pośrednią i zmyciu warstwy wewnętrznej brudu, okazało się — ale jaja — że ekran nadal tam jest i działa (a myślałem, że już dawno padł).

O, skoro to tak, i odświeżam wnętrze, to odświeżę i mapy.

Peugeot w swojej łaskawości daje nam możliwość samodzielnej aktualizacji map systemu nawigacji. Niezależnie od tego, czy auto jest z początków produkcji (RT6 z pilotem w konsoli środkowej), czy poliftową wersją samochodu (z panelem dotykowym, po którym się mazia), wystarczy, że pobierzesz odpowiednią wersję mapy, odpowiednio przygotujesz pendrive i można aktualizować.

1. Tradycyjnie, zanim pożegnamy się z rodziną (może nas nie być nawet z tydzień — to zależy od naszych umiejętności, nerwów i klimatu w domu), prosimy żonę o przygotowanie prowiantu. W czasie, kiedy ona krząta się w kuchni, opróżniając lodówkę, wchodzimy na stronę

Tu¹, po wpisaniu nr VIN swojego auta będziemy mogli pobrać odpowiednie oprogramowanie.

Jeśli nie mamy takiej możliwości, lub strona pokazuje błąd, możemy skorzystać z alternatywnej opcji:

mapy bezpośrednio²

Podczas pobierania (kontener kanapek jeszcze niegotowy) zabieramy się za przygotowanie pamięci przenośnej, na którą wgramy wymagane pliki.

Potrzebujemy pendrive'a minimum 7 GB — od razu mówię, nie szukamy takiego, bo takich nie robią, ale może być większy, byle bez przesady — to jest auto, nie C.E.R.N.

W tym celu wkładamy powyższą pamięć do gniazda USB (typ A) komputera i formatujemy ją tak, żeby miała system plików FAT32 (nie NTFS, nie QPA, nie ZGON i nie ZONK), bo tylko tak będzie widoczna i kompatybilna z naszym ukochanym, cudownie zmodowanym, okupionym kredytami i godzinami szorowania na myjni „lwiątkiem”.

Po pobraniu plików wystarczy wypakować wszystkie pliki na ścieżkę główną pendrive'a — co oznacza, że nie robimy tam żadnego folderu o nazwie XXX, ale zwyczajnie wchodzimy w to, co nam się ściągnęło. Przy pomocy magicznych „ctrl + A” (zaznacz wszystko), a potem „ctrl +

¹ [https://www.peugeot.pl/wyberz-samochod/uslugi-mobilne/kartografia.html?fbclid=](https://www.peugeot.pl/wyberz-samochod/uslugi-mobilne/kartografia.html?fbclid=IwY2xjawjiUMpleHRuA2FlbQIXhMAABHrYqsCvJTEbueNP769LNMPn5f9UXCdrfHzLxBrUcQgHs3IXli)

<IwY2xjawjiUMpleHRuA2FlbQIXhMAABHrYqsCvJTEbueNP769LNMPn5f9UXCdrfHzLxBrUcQgHs3IXli>

² <https://psa.download.navigation.com/automotive/PSA/RT6-SMEGx/M49RG20-Q0421-2001.ZIP>

C" (kopiuj), wchodzimy na pendrive i „ctrl + V” (wklej) wrzucamy zawartość bezpośrednio na pen-a.

Po zakończeniu k(c)opiowania, mając przy sobie kod aktualizacji nawigacji (który powinniśmy mieć zapisany np. w instrukcji obsługi, szydercze ha ha ha... bo w to wątpię), albo wygenerowany przy pomocy specjalnego, przygotowanego przez Hakerskie Podziemie Wspomagania Nawigowania klucza-generatora (do znalezienia w sieci lub poniżej), bierzemy kanapki, skrzynkę piwa, całujemy rodzinę (bo nie można przewidzieć, jak długo nas nie będzie) i roniąc ukradkiem łzę, udajemy się do auta.

2. W samochodzie uruchamiamy silnik (nie jest to konieczne, bo nic poza śmiercią w życiu nie jest konieczne, ale jak nie chcesz uwalić sobie radia, lepiej to zrób, bo procedura trwa długo, a na pewno dłużej niż auto wytrzyma w trybie „na akumulatorze”) i podłączamy pendrive w gniazdo znajdujące się w podłokietniku (USB typ A — mówiłem, że nie C? Mówiłem!).

Po chwili (jeśli wcześniej zrobiliśmy wszystko jak należy), na ekranie nawigacji zobaczymy zapytanie dotyczące aktualizacji.



Uwaga: może być tak (tak było u mnie), że na ekranie zobaczymy, jak auto identyfikuje medium, sprawdza kompatybilność i... Nic dalej.

Spokojnie, wtedy nie wyciągamy pendriva, nie idziemy na wódkę i pieprzyć to!

Nie, robimy to ręcznie — wszystko jest na zdjęciach. Wchodzimy w „Konfiguruj mapy”/„Mapy”/„Szukaj” i voilá, pokazuje nam się menu aktualizowania map.







Teraz będziemy mieli możliwość wyboru regionu, którego doskonale nieaktualne od roku mapy chcemy załadować do naszego auta.

W przypadku radia SMEG system pozwala nam wybrać państwo, którego mapę chcemy pobrać, natomiast w przypadku radia RT6 musimy wybrać region:

ITALY — Włochy, Malta, Sycylia, Sycylia

FRANCE — Francja, Korsyka

SPAIN/PORTUGAL — Hiszpania, Portugalia

BENELUX — Luksemburg, Belgia, Holandia

UNITED_KINGDOM — Wielka Brytania, Irlandia

SCANDINAVIA — Islandia, Norwegia, Finlandia, Dania, Szwecja

GERMANY — Niemcy

MIDDLE_EUROPE — Szwajcaria, Austria

RUSSIA_(R) — Rosja

SOUTHERN_EASTERN_EUROPE — Czarnogóra, Chorwacja, Grecja, Bułgaria, Rumunia, Bośnia, Hercegowina, Macedonia, Albania, Serbia

NORTH_EAST_EASTERN_EUROPE_(R) — Rosja, Mołdawia, Estonia, Łotwa, Litwa, Ukraina, Białoruś

NORTH_WEST_EASTERN_EUROPE — Polska, Węgry, Słowacja, Czechy, Słowenia.

(Jak widać, nasz znajduje się w regionie NWEERazem z Węgrami, Słowacją, Czechami i Słowenią — ale to logiczne, Słowenia nie leży na Bałkanach nawet jeśli wydaje się inaczej).

Po wyborze odpowiedniego regionu (zahaczamy te, które chcemy aktualizować), możemy zostać poproszeni (ale nie musimy, zależy jak stary mamy sprzęt) o wpisanie kodu aktywacyjnego, o którym pisałem wyżej. Jeśli takowego nie posiadamy przy sobie, możemy go sobie wygenerować, korzystając z odpowiedniej aplikacji (tu nie podam, to jest poważny periodyk, ale kto chce ten sam znajdzie).



Po uruchomieniu pliku z końcówką „.jar” musimy wykazać się kreatywnością i znaleźć odpowiedni plik DAT (jak nie wiesz który, robisz osobną procedurę dla każdego z trzech typów radia — na zdjęciu za-

znaczone na czerwono foldery, w których są te pliki). Robimy zdjęcie lub zapisujemy sobie kody, i za nami już te schody.

Po wpisaniu kodu... okazuje się, że wybrałeś zły, wpisujemy jeszcze raz.

Teraz system jeszcze raz zapyta o region, aby po potwierdzeniu rozpocząć aktualizację.

3. Ze względu na rozmiary map, czas aktualizacji dochodzi do 30 minut, zatem wskazane jest niewyłączanie auta (mówiłem?) w tym czasie, jak również wyłączenie tego pomiotu szatana i wszystkiego, co złe, czyli START/STOPu

No to po co nam ten kontener kanapek, skrzynka piwa i łzawe pożegnania z rodziną?

Ano po to, że jeśli jesteśmy Hardcorem i koniecznie musimy mieć wszystko najnowsze i najlepsze, to nie skończymy, póki wszystkie mapy (nawet Meksyk i Tajlandia) nie będą zaktualizowane (nigdy nie wiadomo kiedy mogą się przydać, c'nie?).

Dlatego najlepiej taką aktualizację strategicznie rozpocząć przed ruszeniem autem w jakąś trasę (nie mylić z wyjazdem do Lidla). W czasie jazdy będzie się to wgrywać (długo, bo transfer danych jest z epoki Voyagera i wymaga czasu). Nie pękamy jednak — mamy kanapki, mamy piwo, nikt na nas już nie czeka, a w dodatku nawigacja nie działa, więc można się cudownie zgubić w świecie, ale za to podczas jazdy radio działa — czego chcieć więcej?

4. Jeśli wszystko zostało zrobione poprawnie, nawigacja nagrodzi nas owcami na stojąco... owacjami na jadąco, i zakomunikuje, że się wgrało

5. Wszystko jasne? Hmm... to dziwne, ale szacun

P.S. Jeśli nie wyjdzie, albo złapią na jeździe po piwie, to proszę się na mnie nie powoływać

WYMIANA CZUJNIKA TEMPERATURY ZEWNĘTRZNEJ W PEUGEOT 508 (WERSJA 1)



Gdy pewnego pięknego i ciepłego dnia — takiego, jakie niebawem zagoszczą u nas już na stałe z powodu tego, że jeździmy dieslami — wyjdziemy z domu w podkoszulku, szortach i sandałach (jest ciepło,

tym razem skarpet nie wkładamy), i wsiądziemy do naszego wyglancowanego P508, a auto po odpaleniu poinformuje, że „uwaga, gołoledź” — zachowujemy spokój.

Najpierw sprawdzamy, czy na zewnątrz, jak była „palma” z nieba, tak nadal jest.

Jeśli tak — nadal kamienny spokój.

Po pierwsze: ten komunikat wcale nie znaczy, że pojazd uważa, iż Władysławowska plaża w Chałupach blisko i można śmiało goło na nią lecieć.

Po drugie: mimo że są to czasy, kiedy pogodę sprawdza się w smartfonie, a nie przez okno, to jeszcze (komunikat o gołoledzi) nie trzeba też zmieniać opon na zimowe.

Szczególnie że — ha ha — po zimie jakoś tak zleciało i jeszcze nie zmienione.

Te dziwny komunikat w środku lata to jest znak od auta! Znak, że najprawdopodobniej czujnik temperatury zewnętrznej w pojeździe nam padł i wariuje.

Teraz trzeba wziąć smartfon, który i tak pewnie mamy w dłoni, i:

1. Wejść na „popularny portal aukcyjny” i za max. 30 zł z przesyłką kupić czujnik temperatury zewnętrznej (to taka mała myszka z dwoma oponkami).

Kiedy już przesyłka dotrze do @Paczkomat, przechodzimy dalej:

2. Wziąć dwa piwa — ale małe, bo na duże nie będzie czasu przy tej robocie.

3. Zestaw narzędzi (jeśli nie mamy zestawu plastikowych narzędzi do podważania ekranów w smartfonach — śrubokręty płaskie i krzyżakowe) i taśmę izolacyjną.

4. Na telefon lub tablet ściągnąć ten oto plik:

[Rozbrajanie lusterka wstecznego¹](https://www.dropbox.com/scl/fi/p4dqqoez5r205nlbyapop/Rozbrajanie-lusterka-wstecznego3.pdf?rlkey=4ofhxt46jjnvnp38u97h0km8n&st=2zuf9xp0&dl=0)

6. W spokojnym i ustronnym miejscu uruchamiamy pojazd (można samą elektrykę) i ustawiamy lusterko (ustawiaczem lusterek — taki buzzer w drzwiach kierowcy) tak, aby zewnętrzna jego (tafli lustra) krawędź wystawała poza obudowę (obudowy lustra).

¹ <https://www.dropbox.com/scl/fi/p4dqqoez5r205nlbyapop/Rozbrajanie-lusterka-wstecznego3.pdf?rlkey=4ofhxt46jjnvnp38u97h0km8n&st=2zuf9xp0&dl=0>

7. Żle, to nie to lusterko! Sorki, cholera, zapomniałem wspomnieć, że czujnik jest w prawym lusterku.

8. Wyłączamy silnik lub zasilanie, otwieramy piwo (teraz taka pogoda, że można się odwodnić) i zaczynamy pić jego pierwszą połowę — bo zostało nam bardzo mało czasu. W końcu powiedzieliśmy naszej Drugiej Drogiej Mniejszej Lepszej Połowie, że idziemy wymienić czujnik, a Ona jest czujna, i już dawno obczaiła, ile to potrwa (i wie, że krótko).

9. Łatwo, acz z wycuciem (na zdjęciach pokazane zaczepy), demontujemy lampę wg ściągniętego załącznika i wyciągamy czujnik, który znajduje się od spodu (ta część bliżej ziemi, jak się patrzy od góry).



10. Sprawdzamy, jak „idą” kabelki, i robimy zdjęcie — bo na pewno nie zapamiętamy, który jest który, gdyż są dwa.

11. Śmiało, jak saper z pisemnym zaświadczeniem o drugim życiu,

tniemy te kable, zdejmujemy z nich trochę izolacji, zwijamy kabelki razem z tymi z nowego czujnika, owijamy ten zawilec taśmą izolacyjną — i wypijamy pozostałe pół pierwszego piwa, bo to robota na powietrzu, a słońce cholernie praży, gdyż nie jeździmy elektrykiem.

12. Wkładamy nowy czujnik na miejsce (przypominam: od spodu jest jego miejsce) i lecimy z montażem tak jak z demontażem, tylko na odwrót.

13. Wypijamy pierwszą połowę drugiego piwa (bosz, ale upały... było mi wywalać plastikowe nakrętki od butelek do oceanów? Mam za swoje!), odpalamy silnik i cieszymy się, gdyż wskazania na wyświetlaczu znów pokrywają się z rzeczywistością — i na odwrót.

14. Dopijamy drugą część drugiego piwa, zamykamy auto i udajemy się do domu na piechotę, gdyż... no cholerą... piliśmy alkohol.

Lecz to nic — spacer jeszcze nikomu nie zaszkodził, a nie trzeba się już owijać szalikiem.

BAGAŻNIKI DO 508

1. Jeśli masz hak lub możesz go założyć:

Bagażnik na hak to najlepsza opcja. Nie dość, że ma niski próg załadunku, to zależnie od modelu można go odchylić, żeby dostać się do bagażnika. Co istotne — nie powoduje oporów powietrza podczas jazdy. Jadąc do takiej Chorwacji, robi się z tego już konkretna oszczędność (na kawę!) na paliwie. Auto prowadzi się też lepiej, można jechać szybciej, i jest ciszej — no chyba, że masz małe dzieci, to nie.

Atutem takiego systemu jest mnogość zastosowań. Specjalne, uniwersalne platformy montowane na hak są modularne. Poza uchwyty na rowery można do nich dorzucić np. boxy bagażowe (zamiast „trumny” na dach), kosze (jak w pickupie), uchwyty na narty itp.

Minusy:

Jeśli nie masz haka, dochodzi koszt jego montażu, czujniki parkowania z tyłu nie działają, kamera cofania bywa przysłonięta.

2. Jeśli nie masz haka i nie chcesz go montować:

Kłapa bagażnika? Pewnie myślisz: „Kłapa w wersji SW to idealne miejsce.” Otóż nie. Odpada. W naszych 508 kłapa jest „miękką” — częściowo plastikowa. Do tego właśnie tam powstają duże zawirowania powietrza, więc umieszczanie tam czegokolwiek powoduje opory i niestabilność.

Dach? Tu już lepiej.

Belki dachowe — to dobre rozwiązanie (sam stosuję). Ale UWAGA: Belki do wersji SW nie pasują do sedana. Inny system mocowania. SW ma relingi ze specjalnymi punktami, sedan tego nie ma.

Dla SW (kombi): Są kontrowersje co do mocowania nieoryginalnych belek dachowych. Punkty fabryczne są mocno przesunięte do przodu — co dziwnie wygląda, gdy zamontuje się na nich box. Ale to ma sens — linia dachu w SW opada, więc przesunięcie punktów mocowania pozwala zachować poziom. (Inaczej box wyglądałby jak zadarty dziób — o oporach powietrza nie wspomnę.)

O ile oryginalnych belek nie da się inaczej zamontować (przez konstrukcję), o tyle zamienniki bywają bardziej elastyczne. Czy można je montować dowolnie? Zdania są podzielone. Ja skłaniam się ku wersji: montujemy belki tam, gdzie przewidział to producent.

Do takich belek bazowych można zamontować wszystko — box „trumnę”, uchwyty rowerowe, uchwyty na narty (zdjęcie), kosze, a nawet elastyczne boxy z wytrzymałych tkanin (które po złożeniu chowamy do bagażnika — zdjęcie).

Minusy:

Wysoki punkt załadunku (rowery + szklany dach = wyzwanie),
opory powietrza,
panorama dachowa zasłonięta boxem,
no i... zdarza się zapomnieć o rowerach na dachu przy wjeździe do parkingu podziemnego.

Przykładowe modele bagażników warte uwagi:

Na hak (jeśli masz lub planujesz mieć):

Thule VeloCompact 924/926 — klasyka gatunku. Montaż prosty jak złożenie krzesła kempingowego. Zmieścisz 2-3 rowery (lub więcej z adapterem), odchyła się jednym ruchem nogi — jakby był

stworzony z myślą o kawie na stacji i szybkim dostępie do bagażnika.

Peruzzo Pure Instinct — tańsza alternatywa, też składany i solidny. Włoski styl, cena jeszcze nie premium.

Modularne platformy na hak:

Westfalia BC 60 + Box — najpierw rowery, potem... box, potem... kosz, potem... czapka Mikołaja. Modułowość jak w LEGO dla dorosłych.

Thule BackSpace XT — box montowany na platformę bagażnika rowerowego. Coś jak „trumna”, ale na dole. Mniej oporu, więcej stylu.

Na dach — belki i dodatki:

Thule WingBar Edge + Rapid System 753 — dla SW z relingami. Oryginalna konstrukcja, pasuje jak rękawiczka. Prawie nie szumi (dopóki nie dodasz roweru).

Green Valley / Amos / Nordrive — zamienniki tańsze, ale uwaga na montaż — przeczytaj instrukcję dwa razy. A potem jeszcze raz. I nie montuj w -5°C.

Boxy dachowe:

Thule Motion XT M / XL / XXL — trumny eleganckie, aerodynamiczne i z opcją załadunku z dwóch stron. Na urlop idealne, nawet jak wracasz z większym bagażem.

Hapro Traxer 6.6 — nieco tańszy, ale pojemny i porządnie wykonany. Trochę jak Dacia Duster wśród boxów: może nie premium, ale z charakterem.

Boxy miękkie i kosze:

Thule Ranger 90/500 — składany box z materiału, który po złożeniu mieści się do bagażnika. Idealny, jeśli masz mało miejsca w domu.

Yakima LoadWarrior / Thule Trail XT — klasyczne kosze, które robią z 508 coś w stylu rajdówki z Dakaru. Tyle że z klimatyzacją i mniej piachu.



PEUGEOT
Réf.: 9616.X7

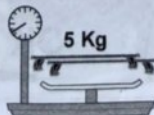
508 SW

- FR NOTICE DE POSE A USAGE PROFESSIONNEL / LES PHOTOS ET LES DESSINS NE SONT PAS CONTRACTUELS
- GB FITTING INSTRUCTIONS FOR PROFESSIONAL FITTERS / THE PHOTOGRAPHS AND THE DRAWINGS ARE NOT CONTRACTUAL
- ES INSTRUCCIONES DE MONTAJE PARA USO PROFESIONAL / LAS FOTOGRAFÍAS Y LOS DIBUJOS NO SON CONTRACTUALES
- P MANUAL DE MONTAGEM PARA UTILIZAÇÃO PROFISSIONAL / AS FOTOGRAFIAS E OS DESENHOS NÃO SÃO CONTRATUAIS
- DE MONTAGEANLEITUNG FÜR PROFESSIONNELLEN EINSATZ / DIE FOTOS UND DIE ZEICHNUNGEN SIND NICHT VERTRAGLICH
- IT ISTRUZIONI DI POSA AD USO PROFESSIONALE / LE FOTOGRAFIE ED DISEGNI NON SONO CONTRATTUALI
- NL MONTAGEHANDLEIDING VOOR PROFESSIONEEL GEBRUIK / DE FOTO'S EN DETEKENINGEN ZIJN NIET CONTRACTUEEL



= 890 mm

= 835 mm



MAX

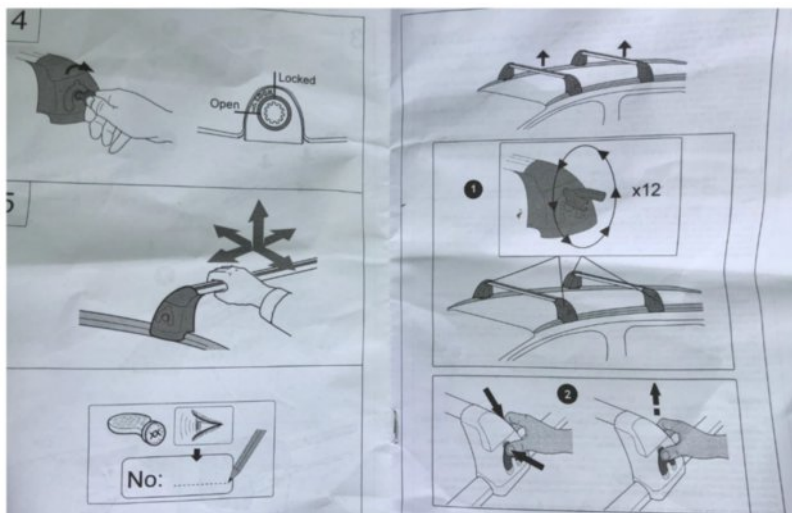
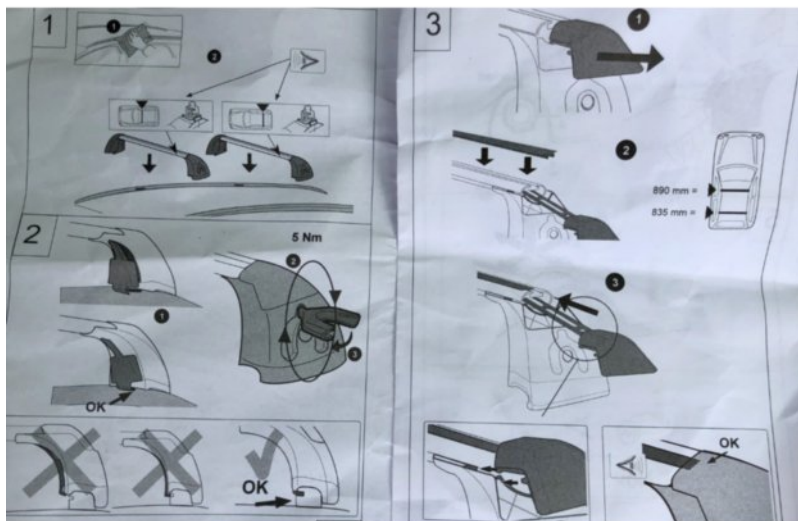


MAX

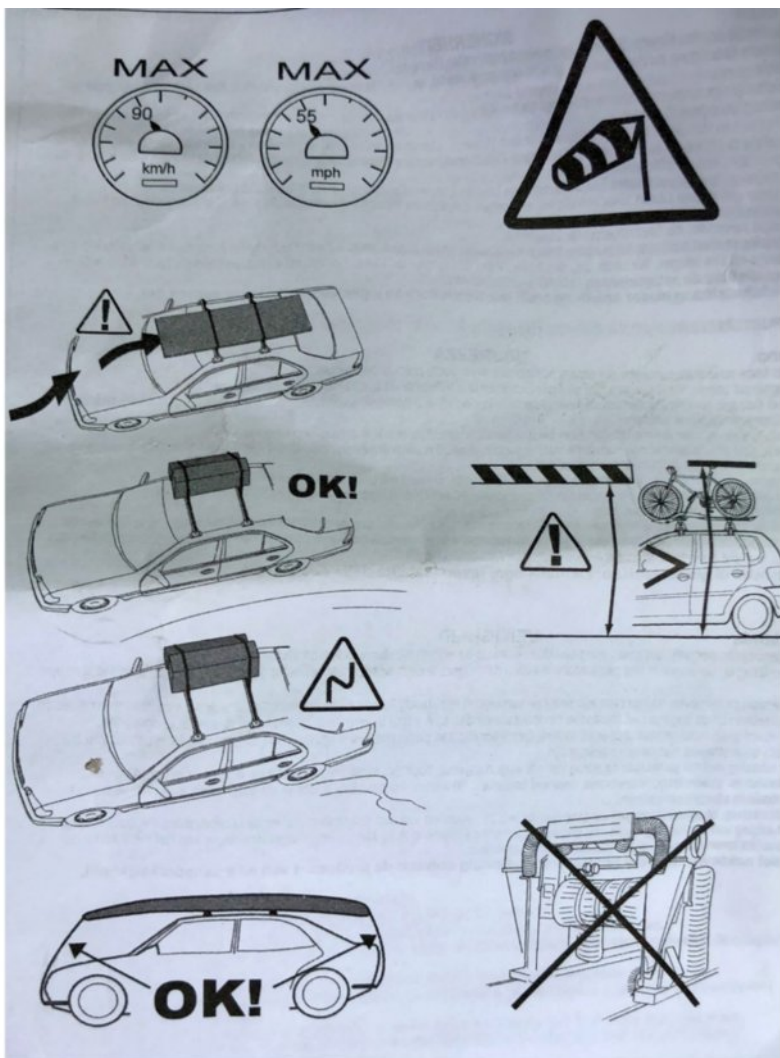


Réf.: A	
30/11/10	IND. A
MBI	PAGE 1/8

instrukcja obsługi — oryginalne belki dachowe do 508SW



instrukcja obsługi — oryginalne belki dachowe do 508SW



instrukcja obsługi — oryginalne belki dachowe do 508SW

KARTA RATOWNICZA

Karta Ratownicza to zestandaryzowana informacja, na karcie w formacie A4 przedstawiająca schemat pojazdu z zaznaczonymi najważniejszymi dla służb ratowniczych elementami umiejscowienia wzmocnień karoserii, rozmieszczenia poduszek bezpieczeństwa, czy też gazowych napinaczy pasów.

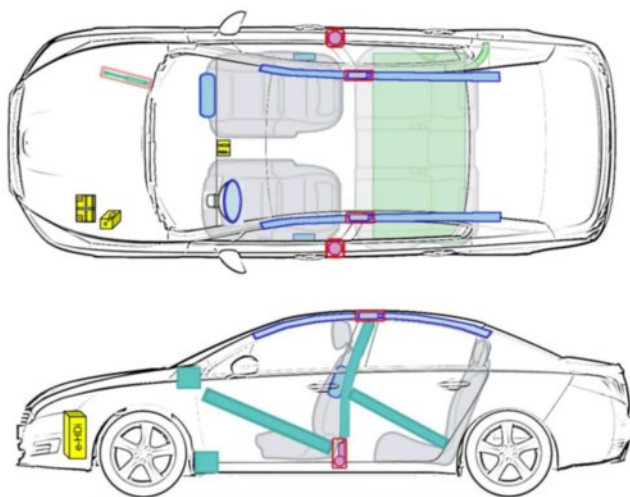
Karta za osłoną słoneczną

Karta Ratownicza jest pozornie zwykłą kartką papieru z naniesionym szkicem pojazdu, wożoną w samochodzie za osłoną przeciwsłoneczną, ale pozwala często skrócić nawet o 30 procent czas akcji ratowniczej potrzebny na wydobywanie ofiar wypadku z wraku pojazdu i uratować życie poszkodowanym.

Nalepka na szybie

Służby przystępując do akcji ratowniczej muszą wiedzieć, że w samochodzie znajduje się Karta Ratownicza. Temu służy specjalna nalepka informacyjna umieszczona na samochodzie. Nalepkę informacyjną należy przykleić od wnętrza pojazdu w lewym dolnym rogu szyby przedniej (od strony kierowcy).

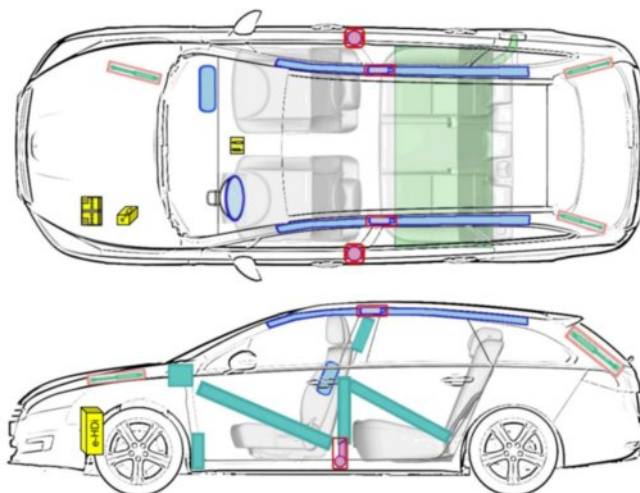
Owszem, teraz ratownicy wszystko mają w smartphonach, ale jak ktoś chce mieć, lub zobaczyć jak wygląda, to Karty Ratownicze wyglądają tak:



Legenda

 poduszka powietrzna	 wzmocnienia konstrukcji nadwozia	 akumulator	 moduł sterujący
 generator gazowy	 napinacz pasa bezpieczeństwa	 zbiornik paliwa	 amortyzator gazowy
		 e-Booster	
			

508 Sedan (od 2011)



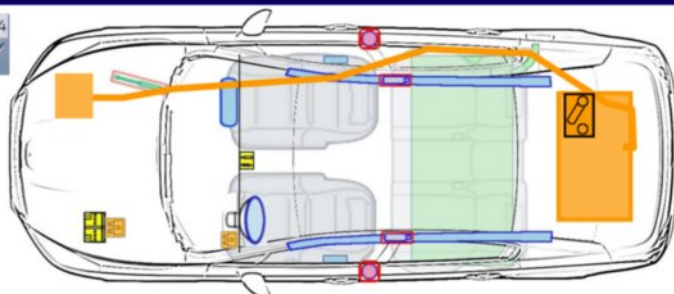
Legenda

 poduszka powietrzna	 wzmocnienia konstrukcji nadwozia	 akumulator	 moduł sterujący
 generator gazowy	 napinacz pasa bezpieczeństwa	 zbiornik paliwa	 amortyzator gazowy
 e-Boost	 e-Boost	 e-Boost	 e-Boost
 e-Boost	 e-Boost	 e-Boost	 e-Boost

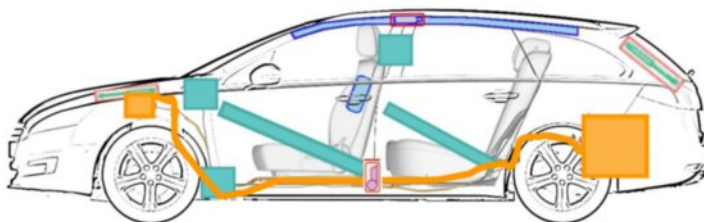
508SW (od 2011)



Peugeot 508 RXH (od 2012)



Ni-MH 200 V batterie



Legenda

	poduszka powietrzna		wzmocnienia konstrukcji/nadwozia		akumulator		moduł sterujący
	generator gazowy		napinacz pasa bezpieczeństwa		zbiornik paliwa		amortyzator gazowy
	skrzynka z bezpiecznikami		przewód/komponent wysokonapięciowy		akumulator wysokonapięciowy		miejsce rozłączenia wysokiego napięcia

1/2

508RXH Hybrid (od 2012)

PERSONA NON GRATA #PASTA¹

Każdy dobrze wie: pojazdy na „F” są be. Fiatów, Fordów i Francuzów się nie kupuje, gdyż grozi to kalectwem lub śmiercią, a kasa na wejściu jest wyrzucona w błoto. Hmm, no tak, a ja większość życia we Fiatach, Fordach i Francuzach spędziłem.

Ach... ależ ze mnie biznesmenago, całe życie błędne inwestycje. Oj, będzie miał komu owoc mojego żywota jeZUS wypłacać głodową emeryturę.

Pośród całej gamy na Fy pojazdów, miałem kiedyś jednego takiego 508 Peugeotta. Jeździłem nim sobie, a ponieważ dobrze się jeździło, to nagle (przysięgam, niczym grom z jasnego nieba!) na liczniku pojawiło się 358 tys. km przebiegu. Jak po całonocnym picciu, gdy słyszysz chrobot żoninych kluczy w zamku... nagle otrzeźwiałem.

— Cholera — złapałem się z kudły — przegapiłem moment, kiedy auto miało 182 tys. km przebiegu i było sprzedawalne, i co teraz?!

Teraz, przy tym — nazywając rzeczy po imieniu według wielu kosmicznym nalocie (co on, na księżycu tym był?) — do sprzedaży się nie przymierzam, bo co komu powiem?

„Złom w cenie złomu sprzedam? Choinkę zapachową gratis dorzucam!”

Pośmiewiska na Otomoto robić z siebie nie będę. Mogę ewentualnie wpisać „przebieg do uzgodnienia”, ale to już jest suchar. A na fora tematyczne to ja mam za słabe nerwy.

Dobra, taka dola. Będę się tym kulał, a przy okazji podjadę do mechanika, niech sprawdzi, ile, a raczej za ile, ten grat się rozleci i w którym to mniej więcej będzie miejscu, żeby już tam laweta czekała.

¹ <https://www.facebook.com/hashtag/szosopasta>

Nie, nie do ASO, bo w ASO (Amatorów Skubiemy Ochoczo) przegląd przedłomowawczy wyjdzie drożej niż wartość przedmiotu badania. Do Henia pojedę — znany dzielnicowym na dzielni dzielny działacz na rzecz usprawniania pojazdów mechanicznych, co wraz z ochotnikami prowadzi swój warsztat.

— Panie Heniu, czy sprawdz mi pan TO coś? — A co to jest? — zagaja Heniu, znany żartowniś. — Bo tak po wierzchu to już nie bardzo widać. I tradycyjne: Ha ha ha. — To Peugeot jest TO. Nieumyty po trasie, proszę do sprawy podejść poważnie. — A, to TO — mówi z udanym zdumieniem Heniu i porozumiewawczo po kolego-klientach pa-trzy.

A ci, ledwie odrywając wzrok od kalendarza z miss CKMu, rewanżując mu się tym samym, rechoczą do siebie między cygaretami. Już i nagle wszystko staje się im wiadome! Toć to auto na „F” i 300 tys. Jak ty się tu dokulałeś tym czymś? Takie auta przecież (co powszechnie w świecie niemieckiej motoryzacji wiadomo) nie dożywają takich kilometrów.

— Szanownych panów proszę — patrzę zimno i proszę... w myślach — o zaprzestanie tworzenia chórków, bo solista słaby, grzeczne zakiepowanie kiepów i przejście do swoich passatów 1.9 tdi czy innych, z godnymi podziwu milionowymi przebiegami. Mnie nie stać na niemieckie, opłakane łzami rzewnymi, gdy spod koca go zabierano, tylko do kościoła jeżdżone, biednemu Niemcowi. Aha, i tak pytam — co panowie tu, w takim razie, robią?

Heniu przygryzł wargę. Wziął mego grata na warsztat i sprawdził. Dokładnie sprawdził. Komputer, USG, rentgen, wymaz, kanał. Takie tam — lista badań jak u mężczyzny po czterdziestce na NFZ:

Zawieszenie? Bez uwag, nic się nie dzieje.

Amortyzatory? Suche, 80%.

Komputer? Brak błędów. Jeden od FAP, ale usunięty — się wypalił, nie wrócił.

Klocki? W normie.

Tarcze? Dobrze.

Układ kierowniczy? Zero luzów, brzytwa.

Skrzynia? Nie szarpie, chodzi płynnie.

Xenony? Nie wypalone.

Wnętrze? Odkurz.

Wycieki? Brak.

No to może chociaż wycieraczki są do dupy? Może trochę, ale jeszcze dadzą radę.

— Kurde no, to może chociaż oleje wymienimy? — Heniu zagaja z nadzieją, bo on podchodzi do czasu po gospodarsku, a przecież dzisiaj przyjechałem, nie tak jak ten, co już miesiąc stoi. — Dobrze, oleje wymienimy z filtrami i może w skrzyni też, chociaż nie szarpie, płynnie działa, ale zmienimy.

Oleje wymienione, filtry też, olej w skrzyni również (nie wiem po co, bo jak nie szarpała i płynnie zmieniała, tak zmienia i nie szarpie). Chyba na poważnie potraktuję sugestię ASO, że oleju w skrzyni się nie wymienia.

Wnętrze nieużyte, bo jeżdżę przeważnie sam, no i co tu robić...? Szlag, i drogo też to wszystko nie wyszło. Trzeba będzie jeździć dalej. I tak nie zostałem „Persona Non Grata”. Non, nie pozbyłem się grata.

A jak szedłem płacić, to przyłapałem Henia, na przeglądaniu ofert 508 w internecie.



Admin dzielący się swoim doświadczeniem w najpopularniejszej grupie o P-508 na FB i piszący dla rozrywki wieloletni użytkownik pracujący w P-508.

Lekko i z polotem o tym, co na samym początku warto wiedzieć o Peugeocie 508 w wersji produkowanej w latach 2010–2018. Podstawowe informacje, trochę prozy do śmiechu, sporo wiedzy ale bez niepotrzebnych tu technikałów.



Rideró

Wydaj książkę
profesjonalnie!