

## Made in France: technologia bywa kosztowna

19 października 2012  
Kuba Brzeziński / Onet



fot. Getty Images

**W świecie reklamy francuskie auta są nowoczesne, zaawansowane i inteligentne. Gdy jednak przeniesiemy ambitne założenia do świata codziennej eksploatacji okazuje się, że nie jest to wcale powód do radości.**

Francuska technologia nie grzeszy jakością i jest kosztowna w naprawie. Co gorsze, awaryjna elektronika może być dopiero początkiem problemów.

Odkąd kolejne zdobycze techniki zaczęły pojawiać się w samochodach osobowych, odtąd kłopoty z poprzecieranymi kablami i zwarciami nękają wszystkie modele Citroena. Obecnie częstym problemem jest kapryśny centralny zamek, który sam decyduje w którym momencie zamknąć, a w którym otworzyć drzwi.

Powodem do zmartwienia prędzej lub później stanie się również automatyczna klimatyzacja. W wyniku usterki komputera system wentylacji wyłączy z użytku część nawiewów lub zacznie wiać ciepłym, zamiast zimnym powietrzem. Powtarzające się usterki sprawiają, że właścicielom C3, C4, czy C5 nie jest obcy widok migających kontrolki na tablicy zegarów oraz komunikatów serwisowych pojawiających się na ekranie komputera pokładowego.

### Hydropneumatyka - wygoda, ale za jaką cenę!

Kolejnym, klasycznym problemem Citroena jest słabe zawieszenie. Resorowanie bez dwóch zdań daje wyjątkowy komfort podróży, niestety ma bardzo wiele niedostatków w kwestii wytrzymałości. Testu polskich dróg nie przechodzą chociażby szybko zużywające się drążki, czy tuleje. Poza tym zacierają się łożyska tylnej belki skrętnej, a w modelu C3 padają tylne amortyzatory. Najwięcej kłopotów mają właściciele modeli z hydropneumatycznym zawieszeniem. Wymiana pompy BHI, czy komputera sterującego kosztuje majątek.

Raport TUV - auta 8-9-letnie ( zdjęcia: 10 )



O ile silniki benzynowe Citroena nie są nadmiernie awaryjne (poza 2,0 HPI), o tyle eksploatację jednostki wysokoprężnej można naprawdę źle wspominać. Największą ułomnością nowoczesnej konstrukcji jest osprzęt. Wtryski są niezwykle wrażliwe, przez co potrafią ujawnić usterki już po kilku

tankowaniach niskiej jakości paliwa. Dodatkowo za sprawą mało efektywnego układu smarowania, turbosprężarki zacierają się przy niewielkich przebiegach, a zamachowe koła dwumasowe są nietrwałe. Przed modernizacją model C5 nękały także problemy związane z pękającą uszczelką pod głowicą oraz wadliwym kołem pasowym.

### Peugeot 307: 18 akcji serwisowych

Na bardzo podobne choroby zapadają auta Peugeota. Bratnia Citroenowi marka niestety również nie przyłożyła się podczas projektowania układu elektrycznego i elektronicznego. Wiązki są mało odporne na działanie wilgoci, przez co powstają zwarcia. Nierzadko zdarzają się awarie komputera głównego, czy poszczególnych czujników.

Najwięcej powodów do zmartwienia mają właściciele modelu 307. Zwarcia w tym aucie w niektórych przypadkach kończą się nawet pożarem. Poza tym w kompaktowym hatchbacku po krótkiej eksploatacji potrafi paść elektryczne wspomaganie układu kierowniczego i nagminnie przepalają się styki manetki kierunkowskazów. Wielość usterek sprawiła, że 307 aż 18 razy był wzywany do warsztatów w ramach akcji serwisowych. To jeden z absolutnych rekordów w świecie motoryzacyjnym.

W palecie jednostek napędowych najbardziej kapryśne są oczywiście silniki diesla. Zaraz po przekroczeniu granicy 100 tysięcy kilometrów w Peugeotach psuje się praktycznie cały osprzęt. Dodatkowo w wysokoprężnej trzysta siódemce bardzo szybko przestaje działać czujnik ciśnienia doładowania i regulator ciśnienia paliwa oraz z winy wadliwego odpowietrznika, zdarzają się przypadki wycieku paliwa podczas tankowania.

Problematyczny jest również motor 1,6 HDI w modelu 407. Użytkownicy skarżą się na niską trwałość koła pasowego. Usterka jest groźna, bowiem może doprowadzić do awarii rozrządu. W benzynowych czterysta siódmkach spotykane są błędy w oprogramowaniu silnika. Ceny poszczególnych napraw potrafią być naprawdę wysokie.

### W belce skrętnej padają łożyska

W kwestii zawieszenia w Peugeotach najczęściej zużywają się elementy tylnej belki wleczonej (głównie łożyska). Awaria oznacza konieczność wymiany całej konstrukcji lub wykonania regeneracji w wyspecjalizowanym warsztacie. Dodatkowo model 207 jest znany ze słabych simmeringów skrzyni biegów. W efekcie wycieki oleju z przekładni pojawiają się już przy bardzo niskich przebiegach.

Stawkę aut francuskich zamyka Renault. Niestety produkty tej firmy, podobnie jak samochody koncernu PSA, są dalekie od ideału. Właściciele mają całą listę zastrzeżeń przede wszystkim do jednostek napędowych. W silnikach benzynowych nagminnie padają czujniki (położenia wału, sonda lambda), a w dieslach mimo małych przebiegów pojawiają się awarie osprzętu i poduszek zawieszenia.

Jedną z najbardziej nieudanych konstrukcji Renault jest motor 2,0 IDE montowany przez krótki czas w modelu Laguna II. Właściciele auta zmagają się z nieustającymi usterkami układu chłodzenia, wtryskowego i elektroniki. Numerem dwa na czarnej liście jest 2,2 dCi spod maski Espace III. W tym przypadku problem dotyczył głównie wtrysków, zacierającej się turbosprężarki oraz obracających się panewek (już po 2 latach eksploatacji!). Liczne awarie dotyczą również silnika 1,9 dCi.

Najbardziej niezawodne marki samochodów ( zdjęcia: 10 )



### Renault: nieustające stuki z zawieszenia

Renault nie byłby klasycznym, francuskim producentem, gdyby nie problemy z elektroniką i elektryką. Zwarcia i niedoróbki sprawiają, że blokują się mechanizmy regulacji szyb, bardzo często przepalają się żarówki, a radio potrafi się samoczynnie włączać i wyłączać. Dodatkowych zmartwień prędeż lub później dostarczy karta Hands Free. Najczęściej właściciele modelu Megane i Laguna piszą o niedziałających przyciskach lub sytuacji, w której auto przestaje „wyczuwać” obecność modułu.

Domeną aut spod znaku Renault są także problemy z zawieszeniem. Łączniki stabilizatorów, tuleje wahaczy, drążki kierownicze oraz sworznie wahaczy są niezwykle delikatne. W efekcie źle znoszą eksploatację na polskich drogach i bardzo szybko wybijają się.

Francuskie auta są pełne uroku, kuszą atrakcyjną ceną i oferują bogate wyposażenie. Niestety wybierając Citroena, Peugeota, czy Renault musicie się pogodzić z dobrodziejstwem inwentarza. Oszczędności materiałowe, czy nie do końca przemyślane technologie mogą dać się we znaki. Czy to oznacza, że auta tych producentów najlepiej omijać szerokim łukiem? Z pewnością nie. Najlepiej jednak przygotować się na typowe usterki oraz mieć w zanadrzu dobrego mechanika i elektryka.

[« powrót](#)

[drukuj](#)

---

Copyright 1996-2012 Grupa Onet.pl SA