



# Diesle na miękko

**Silnik wysokopreżny z zasilaniem common rail pracuje tak gładko, że łatwo pomylić go z benzynowym. Dynamika też niewiele pozostawia do życzenia...**

Tekst: Marek Kawecki

**W**łaściwie nowoczesnego diesla można poznać tylko po odgłosach pracy. W Volvo S40 basowo, cichutko mruczy, w Alfie Romeo 156 terkoce głośniejszej, bo sportowy image marki zobowiązuje. Aha, jeszcze jedno – „normalna” jednostka benzynowa „kręci się” do 6 – 7 tys. obr/min, zaś diesel – zazwyczaj do 5 tys. obr/min. Zwykle też dynamika diesla przy najwyższych obrotach znacznie spada, więc – jeśli chcemy wycisnąć z auta maksymalne przyspieszenia – musimy zmieniać biegi przy ok. 4 tys. obr/min. No, może w Alfie warto pociągnąć do 4500 obrotów, ale nie wyżej.

Jednym z elementów naszego testu były pomiary dynamiki obu samochodów. Przy identycznej mocy silnika i podobnych maksymalnych momentach obrotowych różnice nie mogły być duże i rzeczywiście – nie były. Bardziej żywiołowo reagująca na wciśnięcie pedału gazu Alfa sprawiała wrażenie dużo szybszej, ale obiektywne dane świadczą, że nieznaną przewagę ma Volvo. Inna sprawa, że to przewaga, która w normalnej eksploatacji jest praktycznie niewyczuwalna.

## Miękkie inaczej

Volvo S40 nie tylko robi wrażenie statecznej limuzyny – ono nią



**Nieduży bagażnik Alfę nie da się powiększyć – nawet oparcie siedzenia się nie kładzie. Można tylko korzystać z otworu na długie przedmioty.**



**Asymetrycznie dzielone oparcie siedzenia pozwala w skandynawskim sedanie na powiększenie i tak dużego bagażnika.**

jest. Oczywiście na miarę auta klasy średniej (czyli z segmentu D). Parametry zawieszenia kół zostały dobrane w taki sposób, by zapewnić możliwie najlepszy komfort jazdy. W warunkach polskich tak zwanych dróg jest to zbawienny pomysł – najmniejsze Volvo płynie po nierównościach w miarę dostojnie i miękko. Rzecz jasna pod warunkiem, że utrzymamy umiarkowaną prędkość.

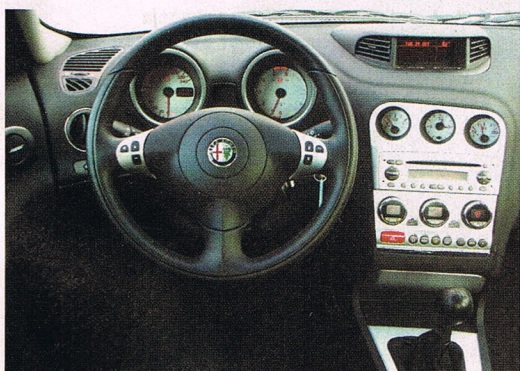
Alfa Romeo 156 jest nieco twardsza, ale bez przesady – też gładko pokonuje nierówności.

Gdy przyspieszymy do niedozwolonych prawem prędkości ma się wrażenie, że koła poruszają się nie tylko w górę/dół, ale auto nadal zachowuje się stabilnie.

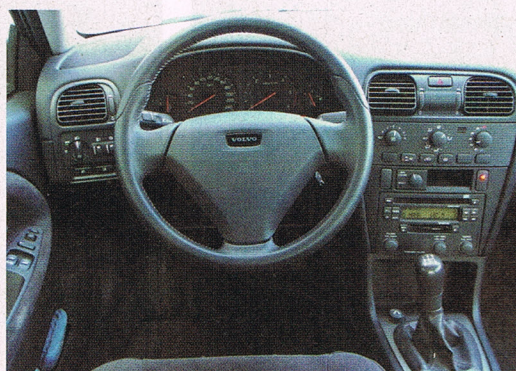
## Zakręcania różne szkoły

Szywniejsze stabilizatory Alfę nie dopuszczają do nadmiernych przechyłów na szybko pokonywanych zakrętach, a genialnie reagujący układ kierowniczy pozwala precyzyjnie sterować autem. Tylko wielbiciele ekstremalnie sportowych samochodów mogą kręcić nosem – dużo elementów sprężystych w zawieszeniu kół musi „zpracować” przy wejściu w zakręt i gdy prosta przechodzi w łuk doświadczony kierowca czuje (przez ułamek sekundy), że podwozie żyje własnym życiem.

Kierowca Volvo S40 nie ma takich problemów – szwedzkie auto nie zostało stworzone dla wielbiciele dynamicznej jazdy po łukach. Świadczą o tym zarówno dość duże przechyły, jak i niemała podstawowość. Przy tym układ kierowniczy nie daje tak dużego poczucia panowania nad pojazdem, jakie



**Tablica przyrządów nie pozostawia żadnej wątpliwości - to auto dla lubiących sportowy szyk. Szkoda, że trochę ciasnowo...**



**Klasyczny wygląd i dużo miejsca. Nie da się jednak ukryć, że premiera S40 była w 1995 roku...**