



Torsenem w Haldexa

Alfa Romeo 156 Crosswagon Q4 ma Torsena, znakomicie się prowadzi i jest ciasna. Skoda Octavia Adventure 4x4 ma Haldexa, bywa nieprzewidywalna, jest komfortowa i tańsza o 30 tys. zł.

Jechać, czy się toczyć? Zapakować połowę dobytku do bagażnika, czy tracić czas na wybór tylko najbardziej niezbędnych rzeczy, z których i tak połowa się nie zmieści? Zapomnieć o siedzących wygodnie z tyłu pasażerach, czy wysłuchiwać narzekania na ciasto?

Na to ostatnie pytanie odpowiedź jest najłatwiejsza – Alfa Crosswagon i Skoda 4x4 to jedne kombi o zbliżonych wymiarach, z silnikami wysokoprężnymi o pojemności 1,9 litra i z napędem na cztery koła.

Informacja producentów o napędzie 4x4 w wypadku Alfy jest prawdą, w wypadku Skody półprawdą. W Alfie Romeo zastosowano międzyosiowy samoblokujący mechanizm różnicowy Torsena, który podczas normal-

nej jazdy przekazuje 42% momentu napędowego na przednią oś oraz 58% momentu na oś tylną. Gdy przednie koła tracą przyczepność, do 80% momentu napędowego jest przekazywane na tylną oś. Gdy tylne koła zaczynają się ślizgać, na przednie koła przekazywane jest do 60% momentu.

Dzięki temu rozwiązaniu Alfa Romeo zachowuje się w zakrętach neutralnie. Kiedy wystąpią pierwsze objawy podsterowności, zmniejszenie momentu

napędowego dostarczanego do przednich kół przyczynia się do odzyskania przez nie przyczepności. Identyfikacja dzieje się w wypadku nadsterowności – część momentu zostaje „przerzucona” z tylnych kół na przednie. I to naprawdę działa.

Pomimo stosunkowo dużego prześwitu, Alfa Crosswagon pokonuje zakręty bardzo pewnie. Sztynno zaś dostrójone zawieszenie nie pozwala na zbytne wychylenia karoserii na boki, co potęguje wrażenie stabilności.

Do tego dochodzi bezpośredni i bardzo precyzyjny układ kierowniczy. Ma on jednak pewną wadę – o wszelkich nierównościach na drodze dają znać drgania kierownicy. Poza tym, twarde zawieszenie ogranicza komfort resorowania na dziurach w jezdni.

W Octavii zastosowano taki sam układ rozdziału momentu napędowego pomiędzy osie, jak w modelu poprzedniej generacji, realizowany przez pracujące w oleju sprzęgło wielopłytkowe

Haldex. Podczas normalnej jazdy moment napędowy przenoszony jest wyłącznie na przednie koła. Gdy zaczynają się one ślizgać, rośnie ciśnienie oleju, który powoduje dociskanie tarcz sprzęgła. Wtedy następuje przeniesienie momentu napędowego z przednich kół na tylne. W skrajnych sytuacjach może dojść do przeniesienia prawie 100% momentu na tylne koła. A to oznacza, że przednionapędowy samochód z podsterownego stanie się nadsterowny. ▶

OCTAVIA
4x4

Deska rozdzielcza Skody nie grzeszy nadmierną finezją stylistyczną. Prosta i w miarę elegancka, sprawia wrażenie solidnej i jest przy tym ergonomiczna

4x4
R 1 3 5
2 4



Galka zmiany biegów jest wizytówką wersji 4x4. Alfa może zazdrościć Skodzie ilości różnego rodzaju praktycznych schowków, pojemników oraz kieszeni



W Octavii działa to w następujący sposób: gdy bardzo szybko wjeżdżamy w szeroki zakręt na skutek nawierzchni, wyrażnie czujemy się podsterowność auta. Ale usług kół nie powoduje jeszcze zadziatałania Haldexa. Skodę „wypycha” do przodu – jak typowy samochód przednionapędowy, dodatkowo ze zbyt mocno dociązoną przednią osią. Dopiero na nawierzchni o mniejszej przyczepności – mokrej lub szutrowej – następuje załączenie Haldexa, – sprawia, że tył auta zaczyna uciekać w bok. Samochód daje się wyprowadzić, ale potrzebuje do tego szerokiej drogi.

W ekstremalnych sytuacjach Skoda może zatem okazać się pojazdem nieprzewidywalnym.

Ale jest bardziej komfortowa od Alfy. Na nierównościach karo-seria łagodnie unosi się i opada, nie wykazując jednak zbytnej tendencji do wychylania na boki w zakrętach. Układ zawieszenia Skody umożliwia idealny kompromis pomiędzy komfortem a sztywnością resorowania, tak ważny dla poczucia stabilności.

Zawieszenie to ma jednak pewną niedoskonałość – przy przejazdach przez dziury można usłyszeć bardzo głośne dudnienie, dobiegające z tylnego zawieszenia.

Pod maską obu konkurentów pracują wysokopiętne silniki o niemal identycznej pojemności (ok. 1,9 l), ale znacznie różniące się mocą – w Octavii jest to 105 KM, w Alfie 150 KM. I tak jak różna jest ich moc, tak różne są też ich charaktery.

Silnik Volkswagena montowany w Skodzie „zbiera” się już od 1500 obrotów. Gwałtownie przyrasta maksymalna wartość momentu obrotowego (250 Nm), która „trwa” do około 2500 obrotów. Ta charakterystyka, w połączeniu z krótkimi przełożeniami czterech pierwszych biegów, sprawia, że choć Skoda jest znacznie słabsza, do 100 km/h rozpędza się zaledwie o 1,5 sekundy dłużej od Alfę.

Diesel Alfy to typowy sportowiec, który zdecydowanie nie lubi niskich obrotów. Najlepiej „wkręcić” go do 1900 obr/min, kiedy to znika jakiś wewnętrzny opór, który wyraźnie mu przeszkadza poniżej tych obrotów.

Maksymalna wartość momentu obrotowego (305 Nm) nie uderza z takim impetem jak w wypadku silnika Skody. W Alfię pojawia się on łagodniej, ale za to „ciągnie się” w znacznie dłuższym zakresie obrotów. A gdy zbliża się do granicznej wartości, nie „umiera” tak szybko jak w Skodzie.

Jest jeszcze coś, co różni obydwie jednostki napędowe – ta w Alfie pomrukuje lekko sportowym basem, a w Skodzie brzmi jak silnik taksówki. I jak on zadawała się mniejszym zużyciem paliwa.

Alfa, jak przystało na samochód o sportowym charakterze, zaspokaja podstawowe potrzeby kierowcy – zapewnia niską pozycję za kierownicą, ma krótkie, pewne i twardo drogi prowadzenia dźwigni biegów. Ale już kominach daje się porównać z tym, co oferują samochody znacznie mniejsze. I taki też jest bagażnik Alfy – jeden z najmniejszych, jakie spotkać można w kombi.

Wnętrze Octavii to zupełnie inny świat – potężna przestrzeń z obszernymi fotelami z przodu i wygodną kanapą z tyłu, długie siedziska, twarde oparcia i nieporównywalna z tym, co oferuje Alfa przestrzeń na kolana między tylną kanapą a oparciem przedniego fotele. I ten potężny bagażnik, o 220 litrów pojemniejszy niż w Alfie Romeo

Porównanie Skody i Alfy pokazuje, jak odmiennie rozumiana jest tzw. dbałość o detale. W Alfie to wypieszczone kształty zegarów i wlotów powietrza, liczne wypukłości deski rozdzielczej. To coś, co ma już kilka lat, a mimo to nie starzeje się.

W Skodzie zadbano o ergonomię i praktyczne detale, jak liczne uchwyty na puszkach lub butelki, w Alfie w ogóle niewystępujące. Zegary i przełączniki są rodem z Volkswagena i tworzą kompozycję niepozabawioną elegancji. Kierownica – solidna i wielofunkcyjna.

Skoda i Alfa, choć mają kilka wspólnych cech, to dwa różne światy. I może dlatego łatwiej będzie dokonać wyboru...

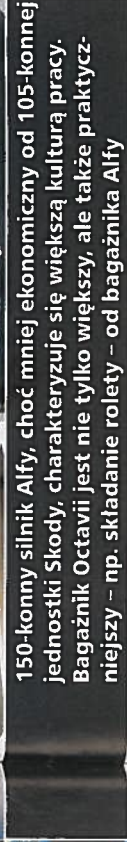
Tekst Jarosław Maznaś

Zdjęcia Tomasz Jaźwiński

Na tę deskę patrzy-
my już ośmiem lat,
a mimo to wciąż
pozostajemy pod
jej urokiem. Alfa
Romeo 156 ma nie-
wiele praktycznych
schowków. Zegary
mniej czytelne niż
w Skodzie, ale jakże-
wspaniale się pre-
zentują



Haldex w Skodzie sprawdza się tylko przy jeździe na wprost. Torsen Alfy czyni z niej mistrzynię stabilności w zakrętach



150-konny silnik Alfy, choć mniej ekonomiczny od 105-konnej jednostki Skody, charakteryzuje się większą kulturą pracy. Bagażnik Octavii jest nie tylko większy, ale także praktyczniejszy – np. składanie rolety – od bagażnika Alfya.



Czterystu rywali. Osiem okrążeń.
Dwa rodzaje nawierzchni. **Jeden zespół.**

LOTOS Race&Rally Team. Przeżyj to z nami. Mistrzostwa Polski w Rallycross.



Oleje silnikowe

www.mpp.pl

DANE TECHNICZNE

Model	Alfa Romeo 156 Crosswagon Q4 1.9 JTD 16V	Skoda Octavia Adventure 4x4 1.9 TDI
Rodzaj silnika/liczba cylindrów		
Pojemność skokowa	cm ³	rzędowy/4 1896
Moc silnika przy obrotach	kW (KM) 1/min	110 (150) 4000
Maks. moment obrotowy przy obrotach	Nm 1/min	305 2000
Masa własna/dop. obciążenie	kg	1530/495
Długość	mm	4441
Szerokość	mm	1765
Wysokość	mm	1516
Rozstaw osi	mm	2595
Pojemność bagażnika	l	360-1180
Pojemność zbiornika paliwa	l	50
Przyspieszenie*	s	
0 – 50 km/h	3,7	3,6
0 – 80 km/h	7,6	7,9
0 – 100 km/h	10,7	12,2
0 – 130 km/h	17,6	20,1
0 – 160 km/h	29,6	36,4
0 – 400 m	17,4	18,0
0 – 1000 m	32,1 (165 km/h)	33,5 (154 km/h)
Elastyczność*	s	
60 – 100 km/h (IV/V bieg)	7,8/10,5	7,5/9,7
80 – 120 km/h (IV/V bieg)	8,0/9,8	9,0/10,6
80 – 120 km/h (VI bieg)	12,3	13,0
Droga hamowania ze 100 km/h*	m	
na zimno	38,9	41,3
na ciepło	41,2	38,1
Prędkość maksymalna	km/h	181
Zużycie paliwa*	l/100 km	olej napędowy 7,3
średnie		
Cena wersji testowanej	zł	99 900

OCENA PUNKTOWA

Jazda				
Sinik	(maks. 400)	325	237	
Przeniesienie napędu	(maks. 120)	89	84	
Układ jezdy	(maks. 380)	329	257	
Układ kierowniczy	(maks. 100)	76	71	
Suma	(maks. 1000)	819	649	
Bezpieczeństwo				
Hamowanie	(maks. 350)	308	310	
Widoczność	(maks. 150)	98	102	
Bezpieczeństwo czynne	(maks. 100)	90	90	
Bezpieczeństwo bierne	(maks. 150)	120	125	
Crash-test	(maks. 250)	250	250	
Suma	(maks. 1000)	866	877	
Funkcjonalność				
Ergonomia	(maks. 150)	107	138	
Przestrzeń z przodu	(maks. 150)	126	145	
Przestrzeń z tyłu	(maks. 120)	84	117	
Możliwości ładunkowe	(maks. 130)	92	126	
Komfort	(maks. 350)	234	297	
Jakość wykonania	(maks. 100)	71	88	
Suma	(maks. 1000)	714	911	
Ocena końcowa (m. w teście)		800 (II)	812 (I)	
Cena za punkt		162,50	123,02	

