

Вседорожник с дизелем, о котором мы рассказывали в ЗР, 2009, № 6, не единственная модель, на которую инженеры Волжского автозавода попробовали установить импортный агрегат. Вокруг «Калины» с двигателем на тяжелом топливе ходил-бродил, облизываясь, Вадим Никишев.



В свое время впрысковый ВАЗ-21102 удивил дизельными нотками – мое ухо улавливало их на холостых оборотах. Однако звук этой «Лады-Калины» вовсе не акустический обман: под ее капотом жизнерадостно переваривает российскую солянку французский двигатель. Повод к проникновению иностранного агрегата в «Калину» дали соображения прагматические. Поскольку моторное производство АВТОВАЗа работает на разрыв, снабжая весь модельный ряд, возникли опасения: хватит ли мощностей «механосборки» для «калин»? А коль скоро собственного конкурентоспособного легкового турбодизеля не существовало, нишу предложили заполнить именно им, «французом». И потом, если повезет продавать такие машинки за рубежом, они скорее нашли бы покупателя.

Вот что это за дизель. Система питания – «коммон рейл», рабочий объем – 1,4 л, мощность – 72 л.с. при 4000 об/мин, максимум момента в 150 Н·м достигается уже при 1750 об/мин. Такой можно встретить на «Пежо» – 206-м и 307-м, а следовательно, и российскому В-классу он придется впору. Двигатель соответствует экологическим нормам Евро IV, но может быть модернизирован под перспективные требования Евро V.



Без конструктивных изменений, конечно, не обошлось. Опоры, перекочевавшие вместе с самим мотором, доработали под точки крепления на кузове. Изменили топливную систему и приложили руки к системе охлаждения: от блока к радиатору ведут оригинальные патрубки. Контроллер потребовал нового жгута проводов, штатная выхлопная труба пристыкована к французскому выпуску. Чуть больше затрат потребовали «интернациональные» приводы (наружные шарниры остались шариковыми, внутренние – триподы). Но даже с учетом доработок стоимость дизельной «Калины» увеличивалась лишь на 1500 евро – не слишком большая доплата даже для российского покупателя, не говоря уже о европейцах. Тому же, кто считает, что это дорого, напомним об очевидном факте: вазовские двигатели производятся в России, потому относительно дешевы, а примени импортный агрегат – стоимость автомобиля, естественно, возрастет. Добиться приемлемой цены, по оценкам специалистов, можно лишь одним способом – построить моторный завод мощностью порядка 250 000 двигателей в год. Это очень много – чтобы все продать, придется искать покупателя. Легко сказать! Или по-другому: использовать произведенные «обрусевшими» иностранцами двигатели на «Ладах». И вот тот же «Пежо» превосходно вписался в подкапотное пространство «Калины». Другое дело, что на полный цикл производства еще никто из «обрусевших» не вышел. А раз так, пока нельзя даже заикаться о динамических замерах экспериментального образца. Конечно, не сдержали естественное инженерное любопытство – попробовали прокрутить на стенде, но оборвали нестандартный привод. Решили собрать еще пять таких машин под разные виды испытаний, однако не дали добро новые руководители АВТОВАЗа.

Прошло время, дизельная «Калина» исправно пробежала не один десяток тысяч километров, не огорчила криминальными поломками даже зимой, продемонстрировала хорошую динамику, обрадовала низким расходом топлива... «Верхи» о ней, похоже, забыли. Напоминаем.