



## ЭКОНОМ-КЛАСС

Сергей Мишин

[Опубликовано в №06.2006](#)



Речь пойдет о необычной машине. Это опытный образец «Калины» с дизельным двигателем – самым современным, «коммон рейл», выполняющим нормы токсичности Евро III и Евро IV. АВТОВАЗ всегда «держал в голове» дизельные модификации своих автомобилей. В свое время такая машина была даже в семействе «Самары» – но что-то не срослось, и серийной она не стала .



Компактный дизель легко  
поместился под капотом  
«Калины».

Итак, турбодизель [Peugeot Citroen](#) Moteurs DV4TD Euro-IV – первый из нового семейства «DV» двигателей FSM, созданных содружеством «Пежо-Ситроен» и «Форд». Наиболее интересные отличия моторов этого семейства – компактность, позволяющая легко «вживлять» их в автомобили разных марок; соответствие нормам токсичности Евро III и Евро IV (с рециркуляцией отработавших газов); экономичность – они на 23% экономичнее своего аналога DW8B.



Привод правого колеса – сквозь  
кронштейн задней опоры  
силового агрегата.

Теперь конкретно об особенностях двигателя DV4TD:



Подвеска силового агрегата  
аналогична штатной, но на  
других, экспериментальных  
опорах.

- впускной коллектор интегрирован в декоративную крышку двигателя;

## ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	LADA KALINA	
	ВАЗ-11197 турбодизель	ВАЗ-11194 бензиновый
<b>■ Общие данные:</b>		
Снаряженная масса, кг	1115	1070
Полная масса, кг	1590	1545
Время разгона 0–100 км/ч, с	н.д.	13,4
Макс. скорость, км/ч	148	166
Топливо	ДТ	АИ-95
запас топлива, л	50	50
Расход топлива, л/100 км:		
при 90 км/ч	н. д.	5,7
при 120 км/ч	н. д.	7,8
смешанный цикл	5,2	н. д.
<b>■ Двигатель</b>		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	Р4	Р4
Число клапанов	8	16
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1398	1390
Степень сжатия	18	10,5
Мощность, кВт/л.с.	50/68	66/89
при об/мин	4000	6000
Крутящий момент, Н·м	150	130
при об/мин	1750	4000

– выпускной коллектор расположен спереди;

– катализатор установлен непосредственно на выходе турбины.

В комплекте с двигателем коробка передач МА5 того же производителя: пять передач, тросовое управление, передаваемый крутящий момент 150 Н.м. Сцепление LuK тоже с тросовым приводом.

Приводы колес комбинированные – внутренние шарниры типа «Трипод», наружные – шариковые, производства АВТОВАЗа.

Система выпуска осталась почти без изменений, лишь компенсатор (сильфон) сдвинут по трубе ближе к двигателю. Система охлаждения тоже мало отличается от штатной – радиатор родной, только патрубки с измененной конфигурацией и другой расширительный бачок. Систему топливоподачи изменили в соответствии со спецификой дизельного двигателя.

Получив общее представление о конструкции, пробуем прокатиться. И тут выяснилось, что «Калина»-дизель полна приятных сюрпризов, связанных,

конечно, с двигателем «Пежо». Оказывается, в нем нет свечей накаливания, потому включать стартер можно без непременно для легковых дизелей выдержки, обусловленной разогревом свечей. Испытатели говорят, что мотор легко пускается даже при минус 25 градусах. Лишь бы масло не было слишком густым, да аккумулятору хватило сил – степень сжатия 18 единиц.

Работает мотор на удивление мягко, вибраций почти нет. Из специфических ощущений отмечаю лишь стрекот, да и тот непривычной для дизеля приятной тональности.

Трогаемся. Как правило, в дизелях требуется передать большой крутящий момент – оттого сцепление довольно тугое, плавно включить его без привычки непросто. Здесь этого нет: момент, достаточный для троганья, обеспечивается уже на оборотах холостого хода, а сцепление включается очень плавно.

Уже через несколько километров по городским улицам кажется, будто на дизельной «Калине» едешь давно. При разгоне можно перебирать передачи очень быстро – достаточно надавить газ на пять–десять миллиметров, и пора включать следующую. Переключение, кстати, очень легкое и четкое.

Общий ход педали газа довольно большой и добросовестно подкреплён интенсивностью разгона. Сам разгон очень ровный, без провалов и подхватов, вызванных турбонаддувом. Проверено – турбоям нет!

Выскочив за город, набираю разрешенные девяносто, и тут дизельный стрекот растворяется в общем шуме автомобиля. Из-под капота доносится просто звук работающего двигателя. Машина динамично выполняет обгоны и легко держит 130 км/ч! Неплохо, если учесть, что расход топлива при этом укладывается в 5 л на 100 км.

В целом дизельная «Калина» оказалась весьма приятной машиной. Никаких отрицательных особенностей, связанных с дизелем (повышенный шум, вибрации, проблемы с пуском, жесткое сцепление, вялый мотор), не обнаружено. Скорее, наоборот, впечатления только положительные.