

«Прогресс не стоял на месте, а заклятые друзья-конкуренты не дремали. В Ингольштадте активно чесали репу...»

Собственно, слабые места Ауди были давно известны. Продольный тяжелый мотор, простецкий Мак-Ферсон спереди – в результате не бог весть какие ходовые характеристики, пусть даже надежно и просто в обслуживании, но на ралли или кольцо с такой комбинацией, по нынешним временам, не сунешься, да и журналюги – нет-нет, да ткнут пальцем, обидно... Опять-таки салон на 80-ках – устарел, стойка передняя неудачно расположена да и тесновато. Тут-то и созрели в ингольштадских головах коварные планы разом всех конкурентов уесть, благо опыт 80-тых годов уже есть.

Сначала сделали переднюю подвеску многорычажной, опробовали на А8, пресса и покупатели в восторге. Уменьшая неподрессоренные массы, рычаги сделали из алюминиевого сплава, потом и кулак поворотный тоже станет алюминиевым. Моторами занялись – 2 клапана на цилиндр уже было, 4 – тоже, ага, а мы 5 сделаем! И сделали, да еще и изменяемые фазы на атмосферные моторы (турбо они без особой надобности, но потом и у них появилась "фазовращалка"). Параллельно сделали как V6 (АСК – 2,8 – 193л.с.), так и 4-х цилиндровый 1,8, благо мотор старый, давно отработанный. Получился АDR, аж 125л.с. Для ценителей его наддули слегка, не столько ради мощности, сколько ради ровной характеристики. Ну, а коли все так удачно складывается – и салон с кузовом преобразим, неплохо, надо сказать получилось, в сравнении с 80-кой. Осталось все скомпоновать – и А4 готова. А уж имея А4 и А8 сделать А6 было совсем легко, да и Б5 Пассат тоже. Внедрив в А6 пневмоподвеску и слегка ее «обвешав» разными псевдожелезками, получим Allroad. Может быть это и не слишком корректное утверждение, но на мой взгляд ВАГ выпустил много модификаций одной машины, хотя такая унификация в принципе достаточна удобна с точки зрения обслуживания. Можно говорить о семействе А4,А6, Allroad, А8 и А3-Гольф и прочие Октавии.

Некоторые злопыхатели, правда, ворчали, что, мол ремень ГРМ у АDR как-то часто срезает и клапанов много гнет при этом, а иногда и поршень оторванной тарелкой клапана проламывает при этом. Учли пожелания на Ауди, сделали новый кит для ГРМа – ремень 153 зуба и натяжитель понадежнее. Да и страховка-резерв была: моторы 1,6 хоть и модернизировали, но по сути от "старины" сильно не ушли. Те же 2 клапана на цилиндр, все просто, без изысков, ну разве что впускной коллектор пластмассовый и переменной длины. Подвеска на первых сериях совсем уж недолго ходила, что-то с рычагами не получилось, сейчас, правда существенно лучше, исправились. Электрика с электроникой поначалу тоже местами не шибко удачно получилась, но поправили, заменили, переработали – вроде прилично стало. Ну и со временем более-менее к

машине привык народ, да и сервисы худо-бедно освоились, хотя как всегда далеко не все.

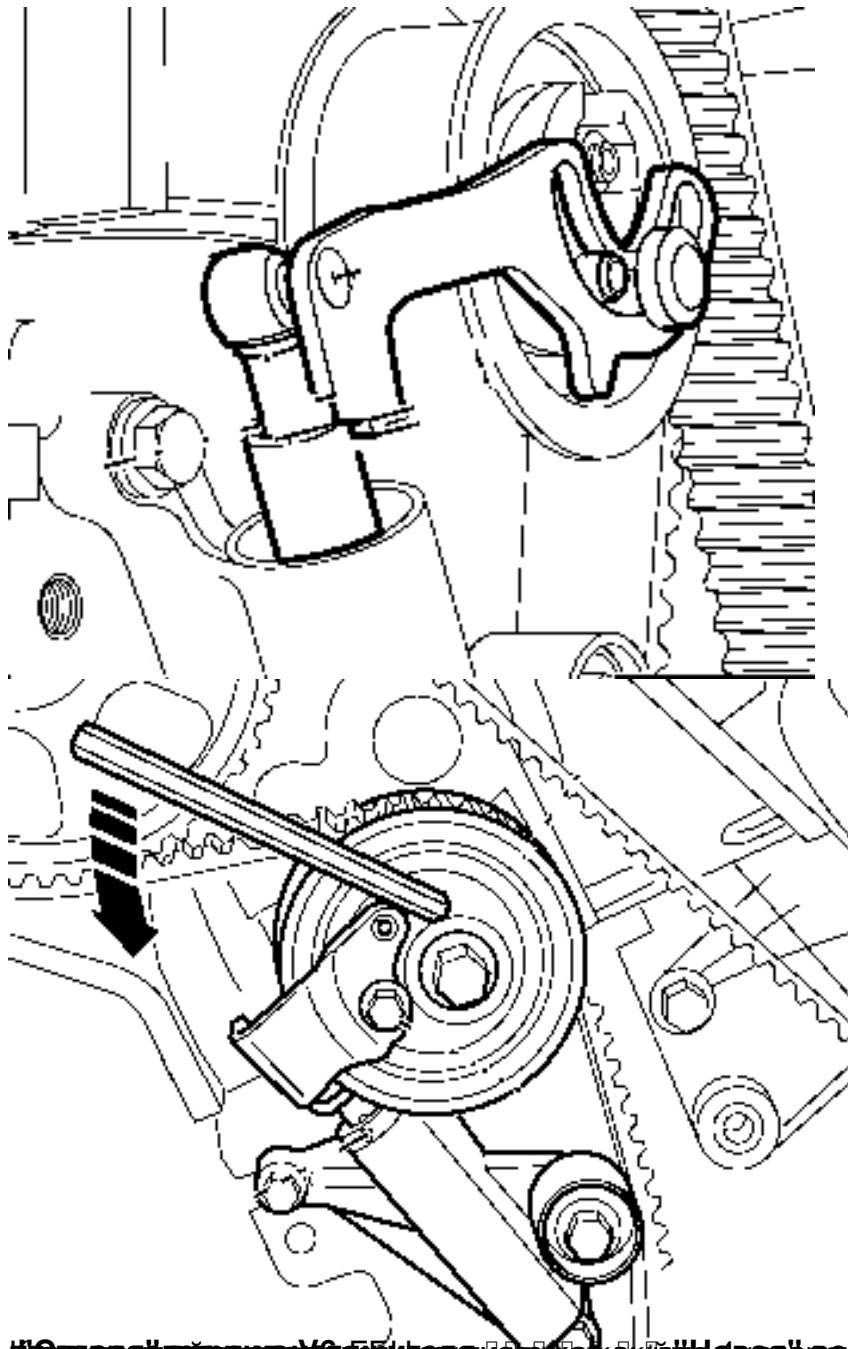
Моторы и система питания/зажигания

«Железная» часть мотора 4ц. как всегда у Ауди – на высоте, проблем ни с к/валом, ни с поршнями не возникает. Клапана имеют стержень 6мм, и, соответственно их пружины достаточно «слабые». В обычной эксплуатации это ни к каким отрицательным последствиям не ведет, но известны случаи заправки бензином с повышенным содержанием смол, что приводило к зависанию клапанов на нагаре с последующим загибом оных. Случаи не массовые, но имели место.

Плотность компоновки ГБЦ потребовала уменьшения размеров г/компенсаторов, они нового типа (несовместимы с ранее применяемыми) и разные для впускных и выпускных клапанов.

Нормальный доступ к приводу ГРМ – только после снятия «морды» или как минимум ее «отодвиганию», хотя снимается она достаточно легко у всех «новых». ВАГ рекомендует снимать «морду» полностью, практически же достаточно ее немного отвести вперед, хотя есть любители замены ремня даже без ее демонтажа.

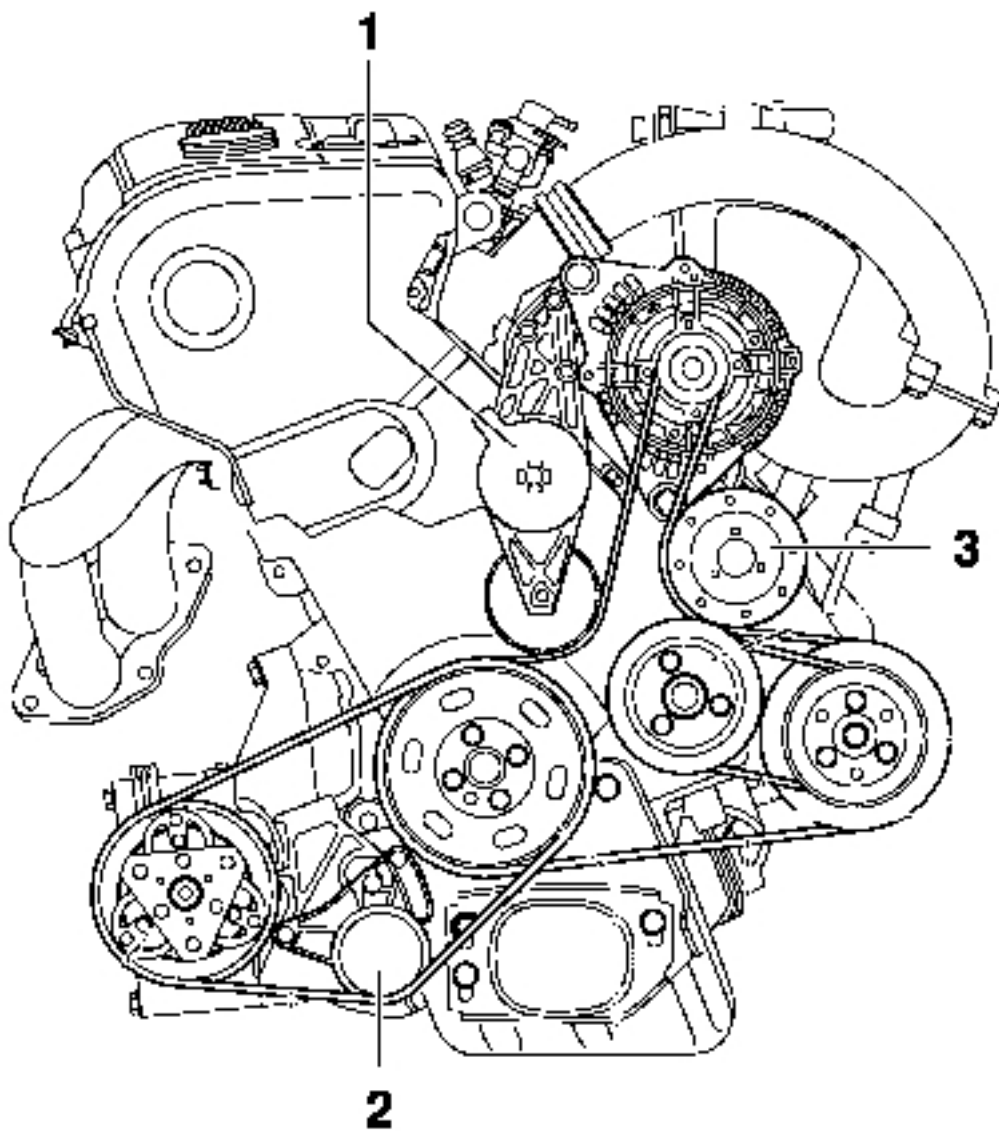
Сам привод (4ц-20V), как указывалось выше, может быть «старого» и «нового» типа. Если стоит старый – лучше перейти на новый, он намного надежнее, при этом поставляется как ВАГом, так и неоригиналом в комплекте (ремень+натяжитель+ролик). Хотя практически на всех моторах в «старых» версиях в процессе замен ремня уже установлена «новая» версия. Определить, какая версия стоит на моторе несложно по виду натяжителя – старая версия «тянущего» типа, новая – «толкающего».



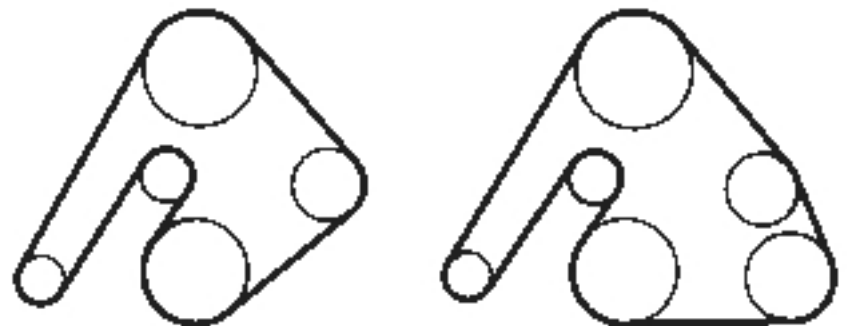
Копировать запрещено. Все права защищены. Любое использование без разрешения правообладателя является нарушением. © 2013

5 КЛАПАНОВ И 8 РЫЧАГОВ

11.12.2012 12:20 - Обновлено 31.01.2013 22:31



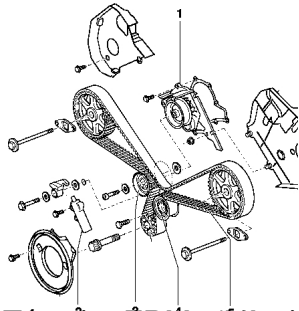
~~_____~~



~~_____~~

5 КЛАПАНОВ И 8 РЫЧАГОВ

11.12.2012 12:20 - Обновлено 31.01.2013 22:31



5 КЛАПАНОВ И 8 РЫЧАГОВ

11.12.2012 12:20 - Обновлено 31.01.2013 22:31

