

Турбонаддувные 5-цилиндровые двигатели Ауди относятся к числу весьма удачных и «живучих» конструкций, их долгая жизнь в России – лучшее тому подтверждение. Ниже приводится обзор устройства и основных характеристик десятиклапанных турбомоторов, ставившихся в основном на Ауди 200 в период с 84 по 90г.в. (За базовый двигатель принят КГ, все, что относится к МС1В – выделено курсивом, то, что характерно для всех моторов – помечено \*\*\*).

Наиболее распространенным из всей плеяды является КГ – 182 л. с, 2144 куб.см, Дцил. = 79,5мм. Степень сжатия – 8,8. Имеет вариантное исполнение JY, от КГ отличается перепуском и треугольными выступами на днище поршня, в остальном – идентичны. КН – сильно дефорсированный вариант (2144куб.см, 146л.с, топливо с ОЧ 91) для US, в Европе практически не встечается, система управления близка к МС. Давление наддува у всех 3-х – 1,6бар. Заявленный фирмой бензин – 98, но все долго и счастливо применяют 95 без каких-либо последствий. Применение 91 нежелательно, но допустимо (чтобы доехать до заправки с 95-м), при условии не превышения 3000 оборотов, хотя некоторые экземпляры достаточно долго ездили и на нем, правда, с понижением ресурса и отсутствием мах.режимов.

\*\*\*При применении бензинов с более низким числом и езде на режимах близких к максимальным быстро произойдет детонационное разрушение поршневой группы с весьма плачевными последствиями. Несмотря на относительно небольшие значения степени сжатия у турбо, фактически она значительно больше при режиме наддува + тяжелые тепловые режимы = разрушение мотора при низкооктановом топливе.

МС1В – следующее семейство, при этом имеет место, скажем так, фортель, характерный для Ауди – МС существует в 2-х вариантах, при этом весьма заметно различающихся между собой! 1В(2В) отличается от МС отсутствием лямбда-зонда и катализатора, большей степенью сжатия, большим значением наддува и соответственно – другим компьютером. 1В – 200 л.с, 2229 куб.см, Дцил=81,0. степень сжатия 8,6, давление наддува – 1,6бар. У МС – степень сжатия 8.4 -последняя версия. Ранняя версия – 7,8, мощность 165 л.с.при давлении наддува 1,4бар.

\*\*\*Коленвал – стальной, кованный, независимо от пробега не выходит по износу и прогибу за допуски для нового вала (при условии применения нормальных масел и более-менее своевременной их замены). При переборке мотора достаточно профилактически заменить вкладыши с полукольцами.

\*\*\*Блок цилиндров при пробеге до 150 тыс. практически не имеет следов износа, незначительный износ появляется только к 250 тыс. Ремонт с расточкой – наиболее приемлемый вариант, однако применяется достаточно редко, в связи с высокой стоимостью комплекта ремонтных поршней. По непонятной причине, в оригинале нет ремонтных поршней для 1BMC, ранее они были в каталогах Мале, но в настоящее время MC – поршни уже сняты с производства, однако на 1B – производятся. С учетом того, что последняя версия MC имела степень сжатия 8,4, а у 1B – 8,6, возможно применение ремонтных поршней 1B в моторах MC. Применение низкосортных масел иили нарушение регламента замены в первую очередь сказывается на износе блока и колец – подобное характерно для «периферийных» машин, их хозяева часто любят сэкономить.

Во всех турбо применено масляное охлаждение поршней и масляный радиатор (стоит справа внизу по ходу ам). KG имеет два масляных фильтра – стандартный – основной, и так называемый «маленький» - на турбину. Цена последнего достаточно высока и связана с его мелкопористой структурой. Номер по Mann – W71220, по Knecht – OC78, по Champion – C157, первые два предпочтительнее. MC1B – масляный фильтр один – и здесь имеет место определенная странность, в свое время обсужденная в конференции. Дело в том, что по оригиналу, на эти моторы заявляется «свой» масляный фильтр, теоретически – мелкопористый, но разные каталоги дают разные же типы фильтров. Knecht рекомендует OC85, при этом Mann рекомендует W71930, заявляя его же на на 20-клапанные моторы (3BAAN) и V6. \*\*\* Таким образом на все турбо 10V возможно применение фильтра OC85, OC 154 по Knecht или W71930 по Mann. Кроме того, в этом семействе изменена конструкция масляного радиатора – одна из трубок вынесена вперед по ходу (в отличие от KG, где обе заходят сверху), это привело к тому, что трубка оказалась в зоне попадания на нее «дорожного коктейля» и ее активной коррозии с последующим разрушением и вытеканием масла. Заменить одну трубку обычно достаточно сложно – часто ее невозможно открутить от радиатора – поэтому меняют все в сборе – радиатор со шлангами, естественно, на бу. Однако, в связи с дефицитностью данной позиции на разборках, в последнее время практикуется заказ новых оригинальных шлангов и их последующая замена несмотря на сложности.



