

LADA Samara Кольцевые ГОНКИ

Характеристики¹

Базовая модель	ВАЗ-2108
Дисциплина	Кольцевые гонки
Год	1985

Размеры, мм

длина	4006
ширина	1650
высота	1377
база	2460

Снаряжённая масса, кг
845

Трансмиссия

Пятиступенчатая механическая КПП, однодисковое сцепление, дисковый самоблокирующийся дифференциал, передний привод.

Двигатель

ВАЗ-2108, доработанный. Рядный четырёхцилиндровый, 1289 см³; 100 л.с. при 7200 об/мин; 108 Н·м при 5000 об/мин.

ВАЗ-21083, доработанный Рядный четырёхцилиндровый, 1580 см³; 150 л.с. при 7300 об/мин; 155 Н·м при 5500 об/мин

На базе ВАЗ-2112, рядный четырёхцилиндровый 16-клапанный, 1580 см³; 197 л.с.

ВАЗ-2112, рядный четырёхцилиндровый 16-клапанный, 1499 см³; 105 л.с. при 5600 об/мин; 130 Н·м при 3700 об/мин



¹ В графе «Двигатель» последовательно указаны: двигатель спортивной модификации ВАЗ-2108-06 (такие автомобили выходили на старт чемпионата СССР в конце 80-х годов), двигатель для чемпионата Италии (начало 90-х), двигатель класса «Туризм-1600» Кубка России (конец 90-х) и двигатель модификации ВАЗ-21083-37 разработанной для участия в «Кубке ЛАДА» в конце 90-х – начале 2000-х. Размеры, масса и трансмиссия также указаны для автомобилей «Кубка ЛАДА».



Олег Лапшин, трасса «Тольятти Ринг», 1999 год

Технические особенности



Александр Львов
(Санкт-Петербург),
первый победитель
«Кубка ЛАДА», 1998 год

С середины 80-х и до начала 2000-х на старт выходили «восьмёрки» самой разной степени подготовки – это были и почти серийные машины со 100-сильными моторами, и уникальные экземпляры с оригинальным шасси и мотором в 200 л. с. Появившаяся в 1998 году ВАЗ-21083-37 была, может, не самой быстрой из них, но самой массовой и значимой для российского автоспорта. Поэтому именно на ней остановимся подробнее.

Модификация ВАЗ-21083-37 была задумана как автомобиль, полностью подготовленный для спорта при минимуме затрат. Он разработан и выпускался мелкими сериями в Управлении форсированных испытаний автомобилей серийного производства (УФИАСП, бывшее УСА) АВТОВАЗа, главным конструктором проекта был Евгений Соколов.

Кузов не имел антикоррозионной мастики и шумоизоляции, оснащался сварным каркасом безопасности и усилением пола стальными листами. В салон устанавливалось спортивное сиденье с четырёхточечными ремнями и спортивный руль.

Селективная сборка двигателя и специальная прошивка блока управления «Январь-4» давали небольшой прирост мощности – со стандартных 93 до 105 л. с.

Это, в сочетании с лёгким кузовом, «спортивным» набором шестерен в КПП (ряд 7, усиленные валы и шестерни), «короткой» главной передачей (передаточное число 4,33) обеспечивало разгон до 100 км/ч за 9 секунд.

Элементы шасси тоже подвергались доработке: усиленные опорные подшипники подвески, двухтрубные газонаполненные амортизаторы СААЗ с оригинальными характеристиками, укороченные пружины, стабилизатор задней подвески от ВАЗ-21106, усиленный стабилизатор передней подвески от ВАЗ-2110.

Тормозная система оставалась серийной за исключением передних более эффективных вентилируемых тормозных дисков ВАЗ-2112.

Вместо стандартных штампованных 13-дюймовых дисков использованы кованые 14-дюймовые. Шины – серийные «Матадор-Омскшина», размерности 185/65 R 14.



ВАЗ-2108/21083 в кольцевых гонках СССР и России¹

Год	Соревнование, трасса, зачёт		Победитель
1989	Чемпионат СССР. Чайка, Бикерниеки, Рустави	A	Владимир Егоров, Тольятти
		A5	Юрий Боровиков, Тольятти
1990	Чемпионат СССР. Чайка, Бикерниеки	A-1300	Юрий Кацай, Тольятти
		A5	Игорь Логинов, Тбилиси
1991	Чемпионат СССР. Чайка, Бикерниеки	A-1300	Александр Белов, Тольятти
		A-1600	Сергей Гурьянов, Тольятти
		A5	Александр Орловский, Москва
1992	Приз открытия сезона. Бикерниеки	A-1300/1600	Владимир Сухов, Видное
	Янтарное кольцо. Бикерниеки	A-1300	Андрей Феноменов, Москва
1993		Чемпионат России. Невское кольцо	A-1600
	A-1300		Андрей Феноменов, Москва
	A-1600		Сергей Гурьянов, Тольятти
1994	Чемпионат России. Невское кольцо	A5	Борис Маслов, Тольятти
		A-1300	Андрей Пузырёв, Москва
		A-1600	Сергей Гурьянов, Тольятти
1995	Кубок АСПАС-Шелл. Воробьёвы горы. «Туризм»	«Туризм»	Андрей Рыжов, Москва
	Чемпионат России. Витебск, финал	«Туризм-1300»	Андрей Феноменов, Москва
1996	Кубок АСПАС-Шелл. Воробьёвы горы, 3 этапа	«Туризм»	Алексей Васильев, Москва
		«Супертуризм»	Борис Маслов, Тольятти
1997	Кубок Ротманс-АСПАС. Воробьёвы горы, 4 этапа	«Туризм»	Алексей Васильев, Москва
	Чемпионат России	«Туризм»	Алексей Васильев, Москва
1998	НГС АСПАС, 6 этапов	«Кубок-1600»	Владимир Черевань, Орёл
	Кубок России	«Туризм-1600»	Виталий Дудин, Тольятти
	«Кубок ЛАДА». Тольятти Ринг		Александр Львов, Санкт-Петербург
1999	«Кубок ЛАДА» (Кубок России). Тольятти, Москва, Санкт-Петербург		Александр Орловский, Москва
	Чемпионат России	«Туризм-1600»	Николай Мезенцев, Тольятти
2000	«Кубок ЛАДА» (Открытое первенство АО «АВТОВАЗ») и чемпионат России (зачётная группа «ЛАДА»). Тольятти, Москва	«Кубок ЛАДА»	Дмитрий Бернгардт Тольятти
		Чемпионат России	Денис Овчаренко, Тольятти
2001	«Кубок ЛАДА» (Открытое первенство АО «АВТОВАЗ») и Кубок России, 5 этапов		Алексей Груздев, Тольятти
2002	НГС «Кубок ЛАДА». Тольятти, Москва, Санкт-Петербург 7 этапов		Виталий Петров, Выборг



Борис Маслов, чемпионат СССР, трасса «Бикерниеки» 1986 год



Юрий Кацай, чемпионат СССР, автодром «Чайка» 1989 год



Сергей Белозёров, чемпионат СССР, трасса «Бикерниеки», 1990 год

¹ Указаны победители чемпионатов СССР в 1989–1991 годов, гонок и чемпионатов России 1992–1997 годов, Кубка АСПАС 1995–1998 годов и «Кубка ЛАДА» 1998–2002 годов.

² Борис Маслов выступал на выпускаемой мелкими сериями модификации ВАЗ-21083-07