

LADA Samara Rally

Характеристики

Базовая модель	ВАЗ-2108
Индекс	ВАЗ-2108-06, ВАЗ-21083-06, ВАЗ-21083-07
Дисциплина	Ралли
Год	1986 ¹
Количество	2500 ²

Размеры, мм

длина	4005
ширина	1620
высота	1380
база	2460

Снаряжённая масса, кг 900

Трансмиссия

Пятиступенчатая механическая КПП (в ряде случаев – шестиступенчатая с кулачковыми муфтами включения), однодисковое сцепление, винтовой дифференциал повышенного трения, передний привод.

Двигатель³

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, 1500 см³; 130 л.с. при 7200 об/мин; 140 Н·м при 5500 об/мин.

ВАЗ-21083, доработанный. Рядный четырёхцилиндровый, 1580 см³; 141 л.с. при 7200 об/мин; 157 Н·м при 5500 об/мин.



¹ Международную омологацию FISA (до 1994 года такую аббревиатуру имела Международная автомобильная федерация, ныне FIA) по группе А модификация ВАЗ-2108-06 (класс 5, двигатель до 1400 см³) получила 1 августа 1986 года, а ВАЗ-21083-06 (класс 6, двигатель до 1600 см³) – 1 января 1988 года.

² Омологация предусматривала выпуск 2500 идентичных экземпляров, то есть автомобилей спортивного исполнения, в течение 12 месяцев, до вступления документа в силу. Реальное же количество произведённых машин могло быть несколько меньше.

³ На подавляющее большинство раллийных автомобилей ВАЗ-2108 ставились бензиновые двигатели. Но в декабре 1985 года Сергей Бестугин и Игорь Кабаков выступали в ралли «Жигули» на «восьмёрке» с экспериментальным турбодизелем 3411 планировавшемся к серийному использованию на ВАЗ-2121 «Нива».



Александр Никоненко и Сергей Таланцев, чемпионат Европы Rothmans Cyprus Rally, 1993 год

Технические особенности



Оформление LADA Samara для ралли Tour d'Europe, 1991 год



Экипаж команды Кипра на LADA Samara с правым расположением руля. Rothmans Cyprus Rally, 1990 год

Заводские спортивные модификации ВАЗ-2108-06 и ВАЗ-21083-06 были, по сути, серийными автомобилями – они действительно выпускались на предприятии сериями и во многом повторяли конструкцию обычных «восьмёрки» и «восемьдесят третьей». В частности, имели двигатели с рабочим объёмом 1289 и 1500 см³, но с более производительными карбюраторами ДААЗ.

Главные же отличия были в кузове: у него отсутствовала антикоррозийная и противоржавная обработка, не было коврового покрытия пола, обивок потолка и багажника, в салон не устанавливалось заднее сиденье. Кузов усиливался в местах установки подвески и стального каркаса безопасности. Сам каркас был болтовым – сборка и крепление к кузову выполнялись резьбовыми соединениями.

Всё остальное было совершенно серийным, но с самого начала предусматривался альтернативный, «спортивный» ряд передаточных чисел в КПП, а впоследствии было введено ещё несколько рядов (омологацией допускалось только два действующих) и дополнительные передаточные числа главной пары, появился вариант шестиступенчатой кулачковой КПП. Объём «старшего» двигателя был со временем доведён до 1580 см³, а карбюратор заменён системой впрыска.

В подвеске появились более жёсткие пружины (позже вся передняя подвеска стала полностью оригинальной), тормозные диски из стандартных 239-миллиметровых эволюционировали в вентилируемые, диаметром 280 мм, а рулевой механизм получил вариантное исполнение с более «короткой» рулевой рейкой (три оборота руля вместо четырёх) и дополнился гидроусилителем. Кроме того, мелкими сериями выпускалась модификация ВАЗ-21083-07 с более высоким уровнем подготовки

Спортивная «восьмёрка» была разработана в управлении главного конструктора (УГК), в её производстве были задействованы многие подразделения ВАЗа, а к соревнованиям машины готовились силами заводской раллийной команды, появившейся в 1987 году, в созданном в 1988 году управлении спортивных автомобилей (УСА), а также специалистами ЛСГА и многими другими спортсменами и командами вне Волжского автозавода.



Сергей Алясов и Александр Левитан, ралли Acropolis, Греция, 1991 год



Александр Артёмов и Виктор Тимковский, Network Q RAC Rally, Англия, 1993 год



Сергей Алясов и Александр Левитан, ралли Tour d'Europe, 1991 год



Победный финиш Сергея Алясова и Александра Левитана в ралли Tour d'Europe, 1991 год

LADA Samara в чемпионатах WRC и ADAC¹

Год	Гонка	Место в классе/ абсолютном зачете	Экипаж
1988	WRC 1000 Lakes Rally	2/31 (класс 5)	Эугениус Тумалевичюс / Пранас Видейка
	WRC Lombard RAC Rally	3/43 (класс 6)	Сергей Алясов / Арвидас Гирдаускас
1989	WRC International Swedish Rally	2/36	Сергей Алясов / Сергей Дадвани
	WRC Acropolis Rally	2/36	Эугениус Тумалевичюс / Пранас Видейка
	WRC Acropolis Rally	3/37	Владислав Штыков / Юрий Байков
1990	WRC Acropolis Rally	2/23	Сергей Алясов / Александр Левитан
	ADAC Rallye Tour d'Europe	2/19	Владислав Штыков / Юрий Байков
1991	WRC Acropolis Rally	1/1	Эугениус Тумалевичюс / Пранас Видейка
	WRC Acropolis Rally	1/13	Сергей Алясов / Александр Левитан
	WRC 1000 Lakes Rally	1/38	Виктор Школьный / Сергей Гогун
1992	ADAC Rallye Tour d'Europe	2/43	Сергей Алясов / Александр Левитан
	ADAC Rallye Tour d'Europe	1/4	Сергей Алясов / Александр Левитан
	ADAC Rallye Tour d'Europe	1/1	Сергей Алясов / Александр Левитан
	ADAC Rallye Tour d'Europe	3/3	Александр Артёменко / Виктор Тимковский
1992	WRC Acropolis Rally	1/14	Сергей Алясов / Александр Левитан
	WRC Rothmans Rally New Zealand	1/22	Александр Артёменко / Виктор Тимковский
	WRC 1000 Lakes Rally	2/23	Сергей Алясов / Александр Левитан
1993	WRC 1000 Lakes Rally	3/24	Александр Артёменко / Виктор Тимковский
	WRC Acropolis Rally	2/12	Сергей Алясов / Александр Левитан

¹ Приведены места на подиуме, занятые гонщиками заводской команды на автомобилях ВАЗ-2108 и ВАЗ-21083 в ходе чемпионатов WRC (World Rally Championship) и ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club). Понятие заводской команды в начале 90-х менялось: в зависимости от года и страны проведения этапа это могла быть сборная В/О «Автоэкспорт» (до 1992), Autovaz Rally (1995–1996), LADA Hellas (в Греции), LADA New Zealand (в Новой Зеландии), LADA Racing Team или RAF (в Финляндии). Помимо этого, на Международном ралли LADA в Таллине в 1987 году уже использовалось название LADA Rally Team.

LADA Samara: имя, которое знают во всём мире



Александр Никоненко
и Сергей Таланцев,
ралли Акрополис,
Греция, 1993 год

На автомобиль ВАЗ-2108, ещё до его запуска в серийное производство, спортсмены возлагали большие надежды. Многие из них сразу поняли преимущества более лёгкого и жёсткого кузова, а первые старты развеяли опасения по поводу уместности переднего привода в автоспорте: на раллийных трассах «восьмёрки», как правило, оказывались быстрее лучших представителей так называемого классического семейства «Жигулей».

Появление спортивной версии «восьмёрки» на ВАЗе совпало с началом формирования собственной раллийной команды – в неё были приглашены раллисты Николай Елизаров и Сергей Алясов, кроссмен Анатолий Кривобоков, чуть позже пришли Виктор Школьный и Александр Артёменко. Пополняясь новыми именами, команда почти сразу начала показывать неплохие результаты в финишных протоколах чемпионата СССР «восьмёрки» всё чаще замелькали на верхних строчках.

В 1988 году экипаж Николая Елизарова и Сергея Таланцева дважды блеснул в европейском чемпионате ERC: в Чехословакии, заняв четвёртое место в классе, а на Кипре выйдя к финишу на вторую позицию в своём зачёте. В том же году к новой модели LADA пришёл и мировой успех: трижды советские гонщики на «восьмёрках» оказывались на подиуме этапов чемпионата мира WRC.

Но пик был достигнут уже в постсоветскую эпоху: в 1991 году экипаж Сергея Алясова и Александра Левитана побеждает в классе на легендарном греческом «Акрополисе», а Виктор Школьный и Сергей Гогунوف выигрывают свой зачет на «1000 озёр» в Финляндии. В следующем году Алясов и Левитан повторяют свой успех в Греции, а Александр Артёменко и Виктор Тимковский добиваются победы в Новой Зеландии. К 1992 году относится ещё одна знаменательная победа: экипаж Алясов / Левитан выигрывает легендарное Rallye Tour d'Europe (в своём классе), а ещё одна «восьмёрка», экипажа Артёменко / Тимковский, заканчивает гонку третьей. Так совпало, что это был последний «Тур Европы» в истории. Российские раллисты на автомобилях LADA Samara как будто передали привет гонщикам СССР (см. главу «ВАЗ-2101 Ралли»), которые триумфально финишировали на ВАЗ-2101 в Tour d'Europe начала 70-х.

Помимо международных побед, было ещё одно достижение. Спортивные версии ВАЗ-2108 и -21083 являлись серийными, а потому были в пользовании не только у заводской команды и у иностранных коллективов (Финляндия, Австрия, Греция), но и попадали в советские автоспортивные секции региональных отделений ДОСААФ. Спортсмены получили доступный, надёжный и быстрый автомобиль, позволявший достойно выступать и в ралли, и в других дисциплинах автоспорта.



Николай Елизаров и Сергей Таланцев
на трассе ралли Rothmans Cyprus Rally, Греция, 1988 год

ВАЗ-2108 Ралли 4x4

В 1984 году в управлении главного конструктора (УГК) ВАЗа силами специалистов бюро форсированных испытаний под руководством конструктора Евгения Соколова был создан автомобиль ВАЗ-29084, получивший название ВАЗ-2108 Ралли 4x4. Кузов машины был усилен сварным каркасом и центральным подрамником

Продольно расположенный за передними сиденьями 16-клапанный атмосферный двигатель объёмом 1850 см³ на базе ВАЗ-2106, имевший степень сжатия 10,5 и снабжённый двумя сдвоенными карбюраторами Weber, развивал 145–150 л. с. при 7500 об/мин и 153 Н·м при 5500 об/мин. Позднее он был заменён на один из первых созданных на ВАЗе двухсекционный РПД.

Привод на все колёса осуществлялся через металло-керамическое сцепление Fichtel & Sachs, пятиступенчатую механическую КПП, раздаточную коробку и осевые редукторы с дифференциалом повышенного трения. Передаточное число ГП – 5,3. Подвеска всех колёс – независимая. Дорожный просвет составлял 190 мм. Автомобиль готовился для авторалли по группе Б и классу 9 (полноприводные с двигателем до 2000 см³), имел снаряжённую массу 950 кг, требовал дальнейшего облегчения и более мощного мотора. В 1984–1985 гг заводской экипаж Николая Елизарова и Сергея Гогунова участвовал на этой машине в ралли «Жигули» (Тольятти), этапах чемпионата СССР, а также на этапе Кубка Дружбы социалистических стран «Союз-85»¹



Николай Елизаров на ВАЗ-2108 Ралли 4x4

ВАЗ-2108 Ралли

В 1985–1986 годах в сборочно-кузовном производстве ВАЗа по инициативе гонщика Степана Васильева, используя наработки Евгения Соколова и Владимира Губы, собрали ещё один среднемоторный автомобиль – почти идентичный тому, что ранее создали в УГК, но с приводом только на заднюю ось. Машина получила заводской индекс ВАЗ-29081 и название ВАЗ-2108 Ралли

Внешностью, с расширенными пластиковыми крыльями и воздухозаборниками перед задними колёсами, автомобиль также напоминал полноприводник, но имел стандартную головную оптику, в то время как на первой машине были установлены круглые фары ВАЗ-2106.

Над цветовой графикой этой машины работали дизайнеры Александр Патрушев и Владимир Ярцев. В паре со 150-сильным двигателем на базе ВАЗ-2106 здесь использовалась КПП от формульного болида «Эстония-21», базировавшаяся на деталях трансмиссии ЗАЗ-968.

На этой машине выступал Степан Васильев, а кроме того, экипаж Виктора Пярых и Евгения Понятенко участвовал на ней в ралли «Жигули-86». Позднее автомобиль был передан тольяттинскому кроссмену Борису Котелло, который доработал его под свои нужды – развернул двигатель поперечно и заменил КПП на новую – также на базе ЗАЗ, но более надёжную, от автомобиля багги



Степан Васильев на ВАЗ-2108 Ралли

¹ В 1993 году появился ещё один полноприводный автомобиль на базе ВАЗ-21083: на ралли «Русская Зима» подготовленную по группе Б и классу 7 машину использовали Сергей Алясов и Александр Левитан, но двигатель у неё имел переднее расположение.



Проект бюро ФИА: среднемоторный заднеприводный автомобиль с продольно расположенным 125-сильным мотором на базе ВАЗ-2106 и оригинальной КПП, конец 80-х годов



Первый старт раллийной «восьмёрки» под нулевыми номерами на Кубке Дружбы соцстран, ралли «Союз», 1985 год

ВАЗ-2108 ЛСГА



Семён Барулин и Алексей Попов, чемпионат СССР, Тарту, 1987 год

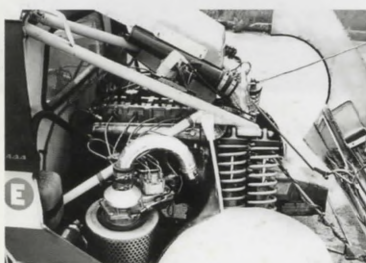
В период с 1986 по 1991 годы в лаборатории спортивно-гоночных автомобилей ВАЗа рабочая группа конструктора Юрия Костюковича реализовала ещё один проект среднемоторного автомобиля на базе «восьмёрки», получившего название ВАЗ-2108 ЛСГА.

Автомобили проекта лишь частично наследовали силовую структуру серийного кузова, в которую интегрировался развитый стальной каркас, а шасси с независимыми подвесками было полностью оригинальным

Первый образец, подготовленный для ралли по группе А5 (неограниченные доработки), имел атмосферный 16-клапанный двигатель, выдававший 150–160 л. с.

Мотор скрывался под откидной пластиковой «скорлупой», лишь внешне повторявшей вид задней части серийного кузова. В гонках применялись составные диски колёс из магниевого сплава.

Турбированный двигатель второй машины, предназначавшейся для кольцевых гонок по группе А5, был построен на базе блока ВАЗ-2105, имел мощность



уже около 220 л. с. и агрегатировался с оригинальной КПП в магниевом картере

Машина была легче раллийной – почти полностью пластиковой стала и передняя часть, при необходимости целиком откидывающаяся вперёд. По некоторым данным, максимальная скорость достигала 260 км/ч, но турбонаддув и тормоза нуждались в дальнейшей доработке.

В 1987 году экипаж Семёна Барулина и Алексея Попова на ВАЗ-2108 ЛСГА закончил ралли «Ялта» чемпионата СССР на 15-й позиции. Александр Воронин на среднемоторной «восьмёрке» ЛСГА в 1989 году проехал оба этапа чемпионата СССР по кольцевым гонкам, финишировав на 11 и 9 местах.

Александр Артёменко в 1989 и 1990 годах соревновался на ВАЗ-2108 ЛСГА в автокроссе.

Один из создателей этих машин, Геннадий Иванчук, позже назвал их «вершиной технологических и творческих возможностей ЛСГА»



LADA EVA

После успеха проекта LADA 2105 VFTS центр подготовки спортивных автомобилей на Вильнюсской фабрике транспортных средств отделился в самостоятельное предприятие – Экспериментальный автомобильный завод (ЭВА), который был создан для подготовки автомобилей раллийной группы Б (Group B). А именно – омологационной партии из 200 среднеторговых машин на базе ВАЗ-2108. Разработчики LADA EVA опирались на концепцию Lancia Rally 037 – «снятые» по фотографиям внешность, характер открывания передней и задней частей кузова, компоновка агрегатов действительно получились очень схожими. Именно с этим автомобилем, а также со следующей «Лянчей» – Lancia Delta S4 – и прочими «монстрами» 12 класса группы Б – Audi Quattro, Peugeot 205 T16, Ford RS 200 – предстояло соперничать советскому автомобилю.

Кузов сохранил стандартную силовую «клетку» лишь в передней части салона, которую усилили каркасом безопасности и дополнили перегородкой позади сидений пилота и штурмана. Нос и корма представляли собой пространственные подрамники из стальных труб, болтами присоединённые к центральной части и несущие на себе все агрегаты. Построенный на базе ВАЗ-2106 турбированный четырёхцилиндровый 16-клапанный двигатель с распределённым впрыском топлива Lucas имел рабочий объём 1860 см³ и развивал около 300 л.с. при снаряжённой массе машины в 960 кг.



LADA EVA образца 1986 года была заднеприводной, её полностью независимая подвеска на двойных поперечных рычагах базировалась на узлах ВАЗ-2121 «Нива».

Вся начинка скрывалась под интегральными откидными колпаками из стеклопластика. Передний колпак существовал в варианном исполнении – с дополнительными фарами для ночных допов.

Узнать «исходный» автомобиль в аэродинамичном силуэте, рождённом в стенах Пренайского экспериментального завода спортивной авиации ДОСААФ, можно было только по нескольким элементам фары, фонари, стёкла и двери.

Мотор версии 1987 года, названной S-Proto (регламент Group S, появившийся после запрета Group B), выдавал уже 350 л.с., в разработке находилось применение 400-сильного шестицилиндрового мотора MG, полного привода и усиленной подвески.

Но очередная смена технического регламента и, в дальнейшем, распад СССР не позволили продолжить проект. В 1987–1988 годах Стасис Брундза участвовал на LADA EVA на финском 1000 Lakes Rally (в показательном режиме), советском Old Toomas Rally (нулевым экипажем) и на ралли Каунас.



Альтернативный проект среднеторговой «восьмёрки» Вилюса Рожукаса, автоклуб Banga (Каунас): заднеприводный автомобиль с продольно расположенным в базе форсированным двигателем ВАЗ-2106 и кулачковой КПП.

