

LADA Samara Cross

Характеристики

Базовая модель	ВАЗ-2108
Дисциплина	Автокросс
Год	1985–1990 ¹
Количество	5 ²

Размеры, мм

длина	4005
ширина	1402
высота	1510
база	2540

Тип привода

полный

Снаряжённая масса, кг

830

Двигатель³

На базе ВАЗ-21083. Рядный четырёхцилиндровый, 1600 см³; 145 л.с., 143 Н·м.

На базе ВАЗ-2106. Рядный четырёхцилиндровый, 1995 см³; 180 л.с.

Трансмиссия

Пятиступенчатая механическая КПП с прямозубыми шестернями и кулачковыми муфтами, однодисковое сцепление, дифференциал повышенного трения в заднем редукторе.

¹ 1985 – год дебюта кроссовой ВАЗ-2108 в стандартной конфигурации, с передним расположением двигателя и передним приводом. Полноприводные автомобили для европейских соревнований появились позже – в 1990-м.

² Количество автомобилей, подготовленных в Тольятти в начале 90-х для выступлений в Европе.

³ Первый двигатель в таблице – с автомобиля Анатолия Кривобокова (на фото); планировалась к установке 16-клапанная ГБЦ, что обещало прирост мощности на 10–20 л.с., данные 1990 года. Второй двигатель – с автомобиля Бориса Котелло, данные 1994 года.





Анатолий Кривобоков, тестовый заезд на трассе автодрома ЛСГА, Тольятти 1990 год

Технические особенности



Валерий Сажин.
Первое появление
переднеприводного
VAZ-2108 на «Серебряной
Ладье», 1985 год



Анатолий Кривобоков за
рулём среднемоторного
полноприводного
автомобиля на базе
VAZ-2108.
Первенство РСФСР
по автокроссу, 1987 год



Переднемоторная
полноприводная
LADA Samara Cross
Анатолия Кривобокова,
1990 год

Эволюция кроссовых автомобилей на базе VAZ-2108 шла по двум направлениям. В национальных первенствах по группе А2 использовались переднеприводные варианты, а в группе А5 отечественного кросса и в европейских соревнованиях – в основном полноприводные.

В первом направлении развитие было простым: облегчение и упрочнение кузова, усиление подвески, форсирование двигателя. Второе направление оказалось разветвлённым и многофазным.

Всё началось в Тольятти со среднемоторных кроссовых автомобилей, которые во второй половине 80-х в частном порядке подготавливались спортсменами в различных подразделениях VAZa. Преимущества переднего привода в кроссе тогда не были очевидны, и на основе лёгкого и жёсткого кузова «восьмёрки» строились среднемоторники, некоторые из которых имели задний привод, а некоторые – полный.

Однако, когда возникла задача выступлений в европейских первенствах, концепцию пришлось пересматривать. По техническому регламенту полноприводный автомобиль должен был сохранять месторасположение двигателя. Так появилось несколько вариантов переднемоторных полноприводных машин на базе VAZ-2108.

LADA Samara 4x4 Анатолия Кривобокова имела под капотом «родной», поперечно расположенный двигатель VAZ-21083 с рабочим объёмом, увеличенным до 1600 см³ за счёт хода поршня и диаметра цилиндра.



Поршни, коленвал, несколько вариантов распредвала и головка блока цилиндров с изменёнными каналами впуска и выпуска были изготовлены по индивидуальному заказу. В системе питания применены два сдвоенных карбюратора Weber. Радиатор из соображений безопасности был перенесён в заднюю часть кузова. Крутящий момент передавался через сцепление Sachs MFX 200. К картеру коробки передач присоединялся редуктор отбора мощности, от которого карданный вал передавал момент на задний редуктор, жёстко крепящийся к полу кузова. Вращение задним колёсам сообщалось через полуоси со ШРУСами типа VAZ-2121 «Нива», изготовленных с применением высокопрочной легированной стали.

Автомобиль Бориса Котелло оснащался двигателем на базе VAZ-2106, созданным при участии опытного инженера-моториста Виктора Пятых. Мотор имел рабочий объём 1995 см³ и был установлен под капотом продольно на сварном подрамнике; радиатор располагался над мотором горизонтально. Двигатель работал в паре с оригинальной КПП с прямозубыми шестернями и кулачковыми муфтами включения

В начале 1991 года на VAZe при поддержке Новоуфимского нефтеперерабатывающего комбината было подготовлено пять автомобилей на базе VAZ-2108 с использованием полноприводной трансмиссии Volkswagen. На этих машинах в европейских чемпионатах участвовали Владимир Буланов, Валерий Джежела, Виктор Горшков, Владимир Макаров и Александр Ерофеев.





Борис Котелло на этапе чемпионата Европы по автокроссу, Лусада, Португалия, 1997 год



Лусада, Португалия, автомобиль Бориса Котелло на параде участников, 1996 год



¹ В 1990 году Кривобоков выступал на полноприводной «Самаре», а Котелло и Никоненко – на переднеприводных.

Кузова полноприводных «восьмёрок» перекраивались в части пола под размещение кардана, а также существенно облегчались. применялись алюминиевые передние крылья, капот, панели дверей, прочие внешние панели делались из ультратонкого стального листа толщиной всего 0,5 мм, стёкла, кроме лобового и водительского, выполнялись из плексигласа. Функцию силового элемента нёс сварной каркас безопасности из стальных труб.

Элементы шасси разберём на примере автомобиля Кривобокова. Передняя подвеска – на оригинальном подрамнике, «МакФерсон» с изменённой кинематикой, с нижними треугольными цельносварными рычагами и стойками Bilstein. Задняя подвеска – независимая, на диагональных рычагах с возможностью регулировки углов установки колёс.

Тормоза – дисковые (спереди – вентилируемые) чугунные, с диаметром диска 260 мм. Расширенные арки колёс были рассчитаны под покрышки с диаметром диска 14 или 15 дюймов.

Диски колёс – оригинальные, литые из магниевых сплавов.

LADA Samara в чемпионате Европы по автокроссу

Год	Место	Команда или гонщик
1990	2	Анатолий Кривобоков, Борис Котелло, Александр Никоненко ¹
1991	2	Виктор Горшков, Валерий Джежела, Владимир Бузланов, Александр Ерофеев, Владимир Макаров
1992	2	Виктор Горшков, Валерий Джежела, Владимир Бузланов, Борис Котелло, Анатолий Кривобоков
1994	3	Борис Котелло (личный зачёт)