

**У вазовских переднеприводников широкая спортивная специфика – кольцо, ралли, кросс. Но драг... Автор этой «восьмерки» готовил ее именно для четверти мили, не забывая, впрочем, об ежедневной эксплуатации. Набор компромиссов?**

За несколько последних лет ВАЗ-2108 1998 года примерил несколько моторных конфигураций. Атмосферный ВАЗ-21083 с двумя карбюраторами, атмосферный агрегат ВАЗ-2112 с впрыском, наконец, то, что мы видим сейчас.

У Сергея – владельца этой «восьмерки» и члена Russian Car Club – своеобразный подход к тюнингу. Видя в качестве устройства, повышающего мощность, исключительно турбину, он отказался от многих других вещей, давно ставших традиционными. Так, по его мнению, при обычном давлении в 0,8 бара и пиковом в 1,5 вполне достаточно штатной силовой части. Поршневая 21213 с некоторой доработкой, коленвал 21124 – в случае чего легко и недорого поменять. Главное же, все собрать грамотно, подобрав качественные шатуны, поршни и кольца, что и было сделано. И никакой «ковки», споры о коэффициенте теплового расширения которой ведутся до сих пор. Сергей вывод сделал.

Все решил он для себя и по поводу механизма газораспределения. Это когда встанет другая более производительная турбина, нужно будет играть с фазами и высотой подъема клапанов, для чего понадобятся распредвалы с иной высотой кулачков. А сейчас можно обойтись стокowymi деталями.

Вот над всем остальным, что касается имплантации турбины, безусловно, пришлось потрудиться. И сейчас этот чужеродный орган, которым поделился субаровский EJ20, смотрится в компактном «восьмерочном» отсеке как родной. Настолько органично проложены магистрали, вставлен интеркулер от SR20DET, создан ресивер и устроен выпускной коллектор равной длины (из водопроводных отводов; по мнению Сергея, «черняшка» по характеристикам даже лучше нержавеющейки).

Ну и, естественно, турбонадув никак не может обойтись без электронного и топливного обеспечения. Тут нужно сказать, что Сергею в создании автомобиля помогали единомышленники из Russian Car Club. В том



## НЕ АТМОСФЕРНЫЙ ФРОНТ



*Скомпоновано здесь все достаточно плотно, тем не менее, турбина поместилась, как и разводка магистралей. Правда, скоро здесь будет агрегат производительнее, под него поменяются распредвалы – постепенно эта «восьмерка» отходит от второго, ежедневного предназначения*

числе, и в настройке. Есть в клубе определенные и довольно серьезные наработки.

Благодаря им вдобавок к родным вазовским на впуске появились датчик абсолютного давления и температуры. А в топливной системе – форсунки на 630 кубиков и насос производительностью 255 л/ч. И всем этим «руководит» процессор «Январь 5.1-71», в принципе не перешиваемый, но каким-то образом все же перешитый в RCC. Расход бензина увеличился в несколько раз, однако теперь Сергей говорит о спорте, как об основной специфике использования «восьмерки», и потому его не пугает такой внушительный аппетит. Хотя до турбозоны на родных валах машина по-прежнему человечна к водителю.

Увы, летняя «резина» не способствует раскрытию характера, но кое-что понять

все же удалось. В конце концов, можно куда не ехать, а лишь легко раскрутить колеса на гололеде. И вот что интересно – дует турбина чуть ли не с 2000 об/мин, и уж точно с 2100, через двести оборотов выходя на 0,8 бара. Большинство турбированных «серийников» о такой характеристике только мечтают. Теперь объясним, как в одном из заездов Сергей обошел 220-сильный Accord Euro R. Но почему другие закончились неудачей?

По прикидкам на формулах с двигателя удалось получить 268 л. с. Сергей считает, что цифра сильно завышенная, однако из двухсот сил турбина выйти позволила. А вот трансмиссия – нет. И если сцепление с двумя пружинами теперь уже не буксует, а усиленную кулису привода рычага не сворачивает, то для самой коробки

просятся другие отношения. Благо, с ними можно экспериментировать – по тюнинг-комплектующим есть хороший выбор. Поэтому сначала был 18-й передаточный ряд, сейчас родной, а хочется установить 103-й ряд, где числа будут максимально отвечать разгону.

Подвеска уже отвечает требованиям, причем не только драгу. Вместе со сниженным амортизаторами Plaza Sport и пружинами Fobos на 50 мм клиренсом и минусовым развалом задних колес «восьмерка» оперлась на А-образные передние рычаги. Ручник имеет гидропривод, задние тормоза теперь дисковые.

Все перечисленное – лишь промежуточный этап тюнинга. При этом далее он будет развиваться по большей части не по двигателю – как уже говорилось, по трансмиссии (например, появятся приводные валы равной длины) и подвеске. Планы в отношении последней, по крайней мере, задней, наиболее глобальные. Впрочем, при условии их осуществления Сергей должен будет переключать и трансмиссию. Дело в том, что передний привод уже утомляет, а полный отлично отвечает возросшему потенциалу мотора. Доноров полно – на разборках дожидаются или в «контрактных» фирмах. Правда, это устройство задних рычагов и ступиц, валов и редуктора, «раздатки» с дифференциалом или углового редуктора. Зато на выходе получится самобытный проект, не имеющий альтернативы. Во всяком случае, в регионе.

**Максим МАРКИН**