

Между двух эпох: спортивная LADA Samara в СССР и России



Андрей Феноменов, трасса «Бикерниеки», 1989 год

По истории спортивных автомобилей на базе ВАЗ-2108 можно проследить, как на рубеже 80–90-х менялись отечественные гонки и каким образом советское «кольцо» превратилось в российское.

«Восьмёрка» дебютировала на трассе «Рустави» в 1985 году на отборочных соревнованиях Южной группы чемпионата СССР тольяттинцев Степан Васильев финишировал пятнадцатым в заезде классов 7–8 (группа А 2/1, почти стандартные машины), где тогда главенствовали заднеприводные ВАЗ-21011 и ВАЗ-2105.

На следующий год на ВАЗ-2108 в советском «кольце» поехал земляк Васильева, Борис Маслов, но в гонках на приз открытия сезона и чемпионата РСФСР до финиша не добрался. А вот в чемпионате Союза всё сложилось удачнее: Маслов пятый в отборочных соревнованиях и шестой в финале. В 1987 году на «восьмёрках», причём в более «продвинутой» группе А, выступают уже двое тольяттинцев – Борис Маслов и Владимир Кривошеев, оказавшийся в финале на пятой строчке. Он же выводит ВАЗ-2108 на международное «кольцо» – этапы Кубка Дружбы.

Однако особых результатов добиться тогда не удалось – машина была ещё «сырая». Но в 1988 году тольяттинские гонщики показали всю очевидность наступления эры переднего привода в чемпионате СССР: в группе А по результатам трёх гонок Борис Маслов на ВАЗ-2108 стал вице-чемпионом, Владимир Егоров в двухэтапном противостоянии группы А5, где были разрешены обширные доработки автомобиля, занял на «восьмёрке» третье место, а в «младшем» классе А2/1 его результат повторил Сергей Белозёров – заводская спорт-модификация ВАЗ-21083-06 (см. главу «LADA Samara Group A») под его управлением на единственном этапе в Бикерниеки пришла к финишу третьей.

В 1989 году Юрий Кацай приводит ВАЗ-2108 к победе в Кубке Дружбы. Начиная с этого года, спортсмены на переднеприводных машинах регулярно добиваются побед в союзном чемпионате, а Владимир Егоров, Юрий Кацай и Борис Маслов с подачи Игоря Ермилина из команды АПЕКС–ИМС принимают участие в этапах чемпионата Италии.

Сама же «восьмёрка» к началу 90-х почти вытесняет заднеприводную технику из отечественного «кольца».



Александр Воронин и Сергей Белозёров, чемпионат СССР, трасса «Бикерниеки», 1990 год

Другое дело, что по окончании сезона 1991 года чемпионат СССР, а с ним, фактически, весь автоспорт прежней формации, перестали существовать.

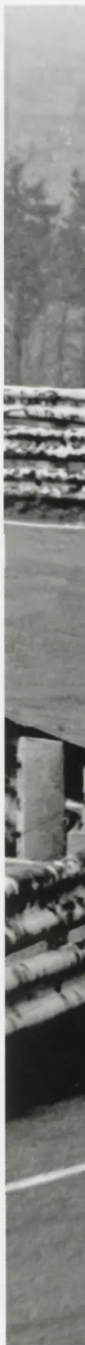
В 1992 году из всего прежнего множества гонок состоялись всего два внезачётных состязания, оба на трассе «Бикерниеки» в Риге: «Приз открытия сезона» и «Янтарное кольцо». В этот год и в пару последующих, когда на «Невском кольце» в Санкт-Петербурге уже проводился новообразованный чемпионат России, «восьмёрки», в общем, доминировали в гонках, несмотря на появление первых иномарок – Lancia, Toyota, Ford

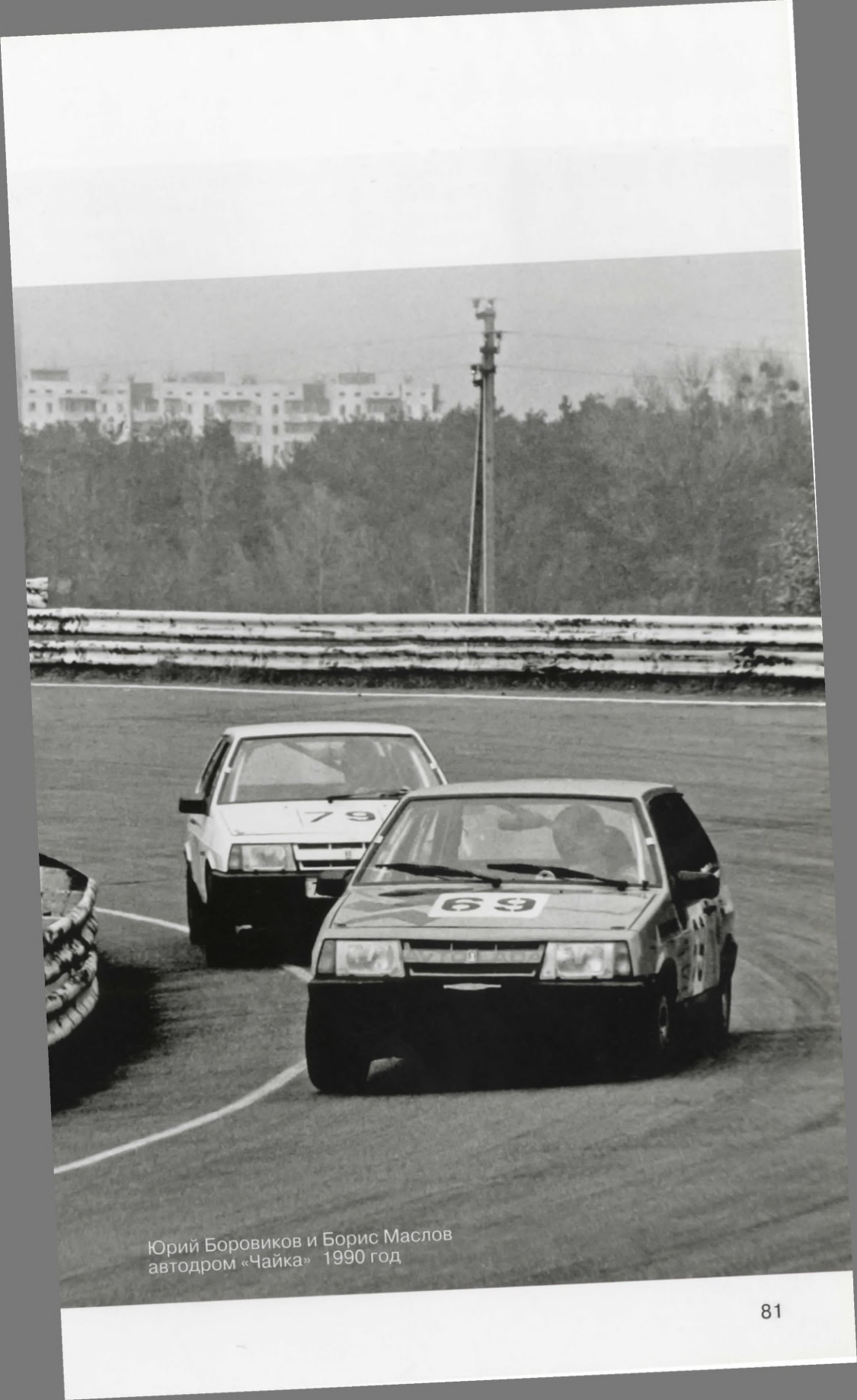
Да и сама кольцевая «восьмёрка» продолжила экспансию за рубеж: в 1992-м Владимир Егоров, Сергей Гурьянов и Борис Маслов на 150-сильных ВАЗ-21083 в составе заводской команды ВАЗа и с Юрием Кацаем в качестве тренера вновь выезжают на этапы чемпионата Италии, помимо спортивных целей преследуя и испытательные: в отдельных гонках тольяттинцы тестируют 16-клапанную ГБЦ и электронный впрыск топлива, планируемые к установке на перспективную ВАЗ-2110.

Итальянский сезон получился удачным. Гурьянов на двух этапах дважды приезжает в десятке (седьмым и четвёртым), Маслов, стартовав в трёх гонках, добивается четвёртого, седьмого и шестого места на финише. А Егоров принимает участие в пяти этапах и сотворяет подлинную сенсацию: одно третье место, три вторых и победа в финале на легендарной Имоле! А в 1993 году уже Маслов дважды финиширует на итальянском подиуме: первое место в Маджиони и второе в Мизони.

Однако в России кольцевой автоспорт в это время находился в плачевном состоянии: в 1994 году из-за малого количества участников звание чемпиона России не присуждалось.

У многих команд не было средств на подготовку техники, а большинство стационарных трасс – «Чайка» (Киев), «Бикерниеки» (Рига), «Рустави» (Тбилиси), «Боровая» (Минск) – теперь находилось за границей. Поэтому финал двухэтапного чемпионата России в 1995 году проходил на временной трассе – на аэродроме в Белоруссии близ Витебска.





Юрий Боровиков и Борис Маслов
автодром «Чайка» 1990 год



Алексей Васильев,
Дмитровский полигон,
1997 год

В «Туризме-1300», состоявшем из ВАЗ-2108, победа досталась Андрею Феноменову, а вот в «старших» «Туризме-1600» и «Супертуризме» автомобили иностранных брендов потеснили отечественный передний привод. в первом зачёте Борис Маслов сошёл из-за прогара поршня, а во втором ему снова удалось дотянуться лишь до второго места.

В том же году, как альтернатива чемпионату России под эгидой РАФ, был проведён независимый Кубок АСПАС, организованный производственно-коммерческой фирмой, унаследовавшей название «Ассоциация советских производителей автомобилей для спорта»

В Москве, на Воробьёвых горах, на 1950-метровой городской трассе, проложенной между смотровой площадкой и МГУ им. Ломоносова, собралось 70 спортсменов из России и Белоруссии

Класс «восьмёрок» получил название «Туризм», а в классе «Свободный», куда допускались иномарки, на ВАЗ-21083 участвовал Маслов – и финишировал вторым.

В 1997 году в Кубке АСПАС класс «Супертуризм» заменил «Свободный» и уже полностью состоял из автомобилей иностранных брендов. Да и в «Туризме» тоже появились иномарки, причём, почти стандартные, подготовленные по группе N, тогда как вторую часть пелетона составили вполне заряженные «восьмёрки» на некоторых использовался не устанавливающийся серийно, но разрешённый регламентом впрысковой 16-клапанник от «старшей» модели ВАЗ-21103. Впрочем, выложить \$ 12000 за такой мотор (вчетверо дороже обычного карбюраторного восьмиклапанника ВАЗ-21083) были готовы лишь самые обеспеченные команды

«За рулём», 1 ноября 1997 года

|| *Всем остальным гонщикам остается либо забыть о победах и смириться с ролями аутсайдеров, либо, вовсе покинуть кольцевые гонки. Пока никто не уходит, надеясь, что наши спортивные руководители вот-вот найдут способ уравнивать шансы «бедных» и «богатых». Должен же быть класс легковых машин, доступный для многих, – иначе что стоят все разговоры о развитии российского «кольца»!*

Компания «ТоргМаш» начинала в 1995 году с продажи автомобилей, но сразу же, заручившись поддержкой механосборочного производства (МСП) АВТОВАЗа, здесь занялись подготовкой техники для автокросса, внешним и агрегатным тюнингом. Мощность 16-клапанника ВАЗ-2112 удалось последовательно поднять до 176, 185 и до 197 л.с. В 1998 году оснащённая таким двигателем, имеющая оригинальное шасси и эффективно работающий обвес, ВАЗ-21083 принесла пилоту команды «МСП-ТоргМаш» Виталию Дудину победу в Кубке России в классе «Туризм-1600»



Виталий Дудин на трассе «Тольятти Ринг», 1998 год



Борис Маслов, трасса «Тольятти Ринг», 1999 год



Сергей Кузьмичёв, трасса «Невское кольцо», 2001 год

Уравнять шансы гонщиков в рамках АСПАС так и не удалось. В 1998-м Кубок разросся до шести этапов, трансформировался в Национальную гоночную серию АСПАС (НГСА), иномарки были распределены по классам «Туризм» и «Супертуризм», а участники на автомобилях «восьмого» семейства LADA выделены в «Кубок-1600»

Но машины этого зачёта по-прежнему имели неодинаковый уровень подготовки в зависимости от бюджета мощность моторов различалась от 160 до 200 л.с.

Победа по итогам сезона досталась команде «Лукойл Рейсинг» и Владимиру Черевану (Орёл), несмотря на присутствие других сильных участников – например, москвича Алексея Васильева на эффектном седане ВАЗ-21099 коллектива «Miller Pilot» или Виталия Дудина на 197-сильной ВАЗ-21083 с оригинальным шасси, рождённой в молодой тольяттинской команде «МСП-ТоргМаш»

В 1998-м НГСА прекратила существование в результате конфликта с Российской автомобильной федерацией, но «восемьдесят третья» Дудина в том сезоне всё же блеснула. Виталий победил в Кубке России, организованном РАФ

А подлинным моноклассом для ВАЗ-21083 в рамках российского «кольца» стал «Кубок ЛАДА», стартовавший тогда же, в финале сезона 1998 года. 20 сентября на специально подготовленной городской трассе «Тольятти Ринг» АВТОВАЗ провёл первую гонку Кубка на 25-и только что выпущенных спортивных ВАЗ-21083-37. Первым обладателем Кубка стал Александр Львов из команды «СовАВТО-Санкт-Петербург»

Со следующего года Кубок стал многоэтапным, потом начал проводиться также в кроссе, ралли и трековых гонках, а в «кольце» к 2002 году преобразовался в Национальную гоночную серию «Кубок ЛАДА». Для многих гонщиков эти соревнования стали настоящим трамплином в большой автоспорт. В 2003-м в Кубке произошла замена техники – соревноваться стали на новой модели ВАЗ-2112. Однако «восьмёрка» не покинула кольцевые гонки – на самых различных версиях автомобиля ВАЗ-21083 продолжают соревноваться сотни и тысячи спортсменов в России и за её пределами

Этот автомобиль соединил советскую и российскую эпохи кольцевых гонок, придал импульс всему отечественному автоспорту и подарил ему будущее.



Хуан-Пабло Монтойя, яркий пилот Формулы-1 начала 2000-х, участник серии NASCAR, трёхкратный победитель «24 часов Дайтоны», в 1993 году участвовал в колумбийском Кубке LADA Samara Cup и стал вице-чемпионом, взяв в десяти гонках три поула и одержав пять побед.

Много лет спустя Хуан описывал «восьмёрку» словами:

/// Отличный автомобиль, чтобы получать удовольствие



Хуан-Пабло Монтойя, Кубок LADA Samara Cup, Колумбия, 1993 год

Виталий Петров, первый российский пилот Формулы-1 и обладатель третьего места в Гран-при Австралии в 2011 году, начал карьеру в конце 90-х с ралли-спринта и ледовых гонок, выступая на ВАЗ-21083. В 2002 году Виталий победил в «Кубке ЛАДА»



Виталий Петров за рулём автомобиля LADA Samara, 2002 год



Хуан-Пабло Монтойя и Кими Райкконен, 2006 год

Первым автомобилем чемпиона Формулы-1 2007 года Кими Райкконена была LADA Samara.

/// С ней было весело. Я очень долго ездил на этой машине. Она не ломалась.



Виталий Петров, 2011 год