

Тольяттинский автокросс покоряет Европу



Владимир Бузланов,
Лусада, Португалия,
1996 год



Автомобиль Бориса
Котелло после гонки

Первые пробные заезды в легковом автокроссе на автомобилях ВАЗ-2108 прошли уже в 1985-м – в год, когда новая модель только встала на конвейер, она появилась и на трассе «Серебряной Ладьи» в Тольятти. Но в автокроссе ей был уготован куда более масштабный успех.

В 1988 году республиканский спортивно-технический клуб на ВАЗе возглавил известный тольяттинский автоспортсмен Марк Гольд. В это время здесь начала формироваться мощная команда по автокроссу, основу которой составили Виктор Горшков, Валерий Джежела и Владимир Бузланов.

Первые старты на видавших виды, самостоятельно доведённых до ума «Жигулях» принесли плоды – в 1988 году все трое попали в сборную РСФСР

Осенью 1989 года на ВАЗе началось проектирование первых полноприводных ВАЗ-2108, на которых можно было побороться в европейском кроссе. Тольяттинский «десант», которому предстояло это сделать, пополнился кроссменами Анатолием Кривобоковым и Борисом Котелло. Дебют в 1990 году вышел удачным – второе место на чемпионате Европы в командном зачёте, причем LADA Samara 4x4 «выстрелила» по-настоящему: Кривобоков, к примеру, на одном из этапов занял третье место, выиграв два заезда из трёх.

В 1991 году в чемпионате Европы от России, помимо Горшкова, Бузланова и Джежелы, приняли участие Александр Ерофеев и Владимир Макаров, представляющие Новоуфимский нефтеперерабатывающий завод, который спонсировал выезд. Россияне на полноприводных «восьмёрках» смотрелись уверенно, в частности, Бузланов на этапе в Чехословакии пришел к финишу третьим, а в Германии был уже вторым! По итогам сезона все наши кроссмены попали в ТОП-10, а Россия вышла на второе место.

И ведь чемпионатом Европы дело не ограничивалось – российские гонщики принимали участие во многих национальных первенствах Старого Света. Уже в 1991 году Бузланов выиграл три гонки немецкого чемпионата, а Джежела в начале 90-х и вовсе успел стать чемпионом двух стран – Германии и Испании. Помимо указанных государств, реклама бренда LADA через автоспорт,

реально поднимавшая европейские продажи, шла на трассах в Португалии, Австрии, Франции, Италии. Домой, в Тольятти, спортсмены не возвращались по многу месяцев.

Валерий Джежела

// *Боролись в жёстких условиях – в нас видели серьёзных конкурентов, ведь мы часто выигрывали. Протесты были, необъективное судейство встречалось, результаты аннулировали. Но в целом все понимали правила игры и друг на друга зла не держали. И организаторы были очень довольны участием российских спортсменов – это поднимало престиж соревнований. Нам часто говорили, что если приезжали русские, зрителей всегда было больше.*

В 1992 году ЦК ДОСААФ СССР, курировавший весь отечественный автоспорт, фактически прекратил существование. Республиканский СТК в Тольятти был переименован в СТК «ЛАДА» Волжского автозавода, а тольяттинские спортсмены Горшков, Бузланов, Джежела, Кривобоков и Котелло сформировали заводскую команду, представлявшую марку LADA в европейском кроссе. Командный чемпионат Европы наши гонщики вновь закончили на втором месте, обойдя сборную Германии и пропустив вперёд только французов.

Борьба была особенно сложной на фоне начавшейся в еврокроссе гонки мощностей. К примеру, если в 1990 году Audi 90 Quattro вице-чемпиона Рольфа Фолланда имела под капотом около 390 л.с., то в 1994-м немец, уже в статусе чемпиона Европы, пилотировал Audi S2 Coupe Quattro, двигатель которой развивал 550 л.с. Стремительно прогрессировали немецкие полноприводные Porsche 911 Carrera 4 и VW Golf Syncro, французские Peugeot и Renault, а также Toyota Celica, Lancia Delta Integrale. Там, где регламент разрешал турбонаддув, электронный впрыск и объём двигателя 3500 см³, двухлитровая LADA Samara «везла» только за счёт лёгкости кузова, настроек подвески и трансмиссии и мастерства гонщиков.

Валерий Джежела

// *Мы использовали преимущество наших автомобилей на мокрой трассе, старались ехать быстрее на тех участках, где соперники сбрасывали скорость. Выкарабкивались в основном за счёт смелости и опыта.*



Чемпионат Европы по автокроссу, Португалия 1996 год



Борис Котелло

И всё равно подиумы для россиян в такой ситуации становились скорее удачей, чем закономерностью. Вдобавок к этому, АВТОВАЗ занялся развитием «марафонской» программы, что сказалось на финансировании кроссменов, и сезон 1993 года получился неполным и не слишком результативным

Но в 1994 году Борис Котелло на пару с механиком Виктором Макаровым добились-таки своего. У них был настолько скромный бюджет, что добираться до Европы, проходить таможенный контроль и переезжать из страны в страну и с трассы на трассу им пришлось самостоятельно, сильно экономя горючее и ночуя в «техничке» Avia, которая везла прицеп с «боевой» машиной. Итогом путешествия стало третье место в личном зачёте чемпионата Европы. Этот результат остаётся лучшим для российского гонщика на российском автомобиле



Однако все эти годы «восьмёрка», как принципиально новая модель LADA, блистала и в отечественном спорте, став основным кроссовым автомобилем на всём постсоветском пространстве – в 90-е легковой автокросс превратился практически в монокласс ВАЗ-21083. Уже упомянутым пилотам, успевавшим, кроме европейских гонок, выступать также в различных классах российского кросса, этот автомобиль принёс победы в чемпионатах РСФСР (Джежела в 1989-м), СССР (Котелло в 1989-м, Бузланов в 1991-м) и России – (Котелло и Бузланов в 1994-м).

Для многих гонщиков эта машина стала пропуском в мир призов и побед – и, как в «кольце» и ралли, дала старт новой спортивной эры «Восьмёрка» продолжала приносить кроссменам титулы и в новом столетии

Так, тольяттинец Алексей Иванов в 2002 году стал на «Самаре» чемпионом России сразу в двух дисциплинах, кроссе и ралли-кроссе, а «восьмёрка» Рустама Минниханова позволила казанцу брать титулы чемпиона России по автокроссу три года подряд – с 2001 по 2003-й

Пожалуй, самым ярким свидетельством долгой популярности этого автомобиля в автокроссе служит тольяттинская «Серебряная Ладья», в 80-е носившая статус Всесоюзного кросса и не утратившая престижа в новой России 90-х и 2000-х.

На «Самаре» в этой гонке побеждали Анатолий Кривобоков (1987), Александр Никоненко (1988, 1994 и 1995), Владимир Бузланов (1989 и 1998), Виктор Малюшитский (1990 и 1991), Ренас Мухаметзянов (1992), Виктор Горшков (1993), Александр Забродин (1996), Виталий Дудин и Николай Фролов (1997), Владимир Колесов (1999), Ирек Миннахметов (2000), Рустам Минниханов (2001), Алексей Иванов (2002, 2003), Владимир Колесов (2004, 2005)

Шли годы, в автокросс приходили новые российские автомобили – LADA 112, Kalina – многие кроссмены, нацеленные на европейский успех, пересаживались на автомобили иностранного производства.

Но, покорив Европу и став основным кроссовым автомобилем в России в 90-х, «восьмёрка» и во втором десятилетии XXI века всё ещё выходит на старт – и приносит гонщикам победы на многих отечественных трассах.



Алексей Иванов, автодром КВЦ, «Серебряная Ладья», конец 90-х годов



Владимир Бузланов, «Серебряная Ладья», 1997 год



Владимир Колесов на трассе «Серебряной Ладьи», 2003 год

