

LADA Samara T3

Характеристики

Базовая модель	ВАЗ-2108
Дисциплина	Ралли-рейды
Год	1990
Количество	3 ¹

Размеры, мм

длина	4315
ширина	1800
высота	1690
база	2700

Снаряжённая масса, кг
1370

Двигатель

М64, модификация для Porsche 964,
V-образный шестицилиндровый, 3600 см³;
360 л.с.²

Трансмиссия

Porsche 959, шестиступенчатая механическая
КПП с двухдисковым сцеплением, постоянный
полный привод.

¹ Указано количество автомобилей, участвовавших в ралли-рейдах.
Но, по некоторым данным, реально произведено четыре экземпляра LADA Samara T3.

² В 1997 году вместо 3,6-литрового двигателя был установлен более мощный двигатель
Porsche 3.8 M64/20.





Николай Елизаров и Виктор Винокуров, ралли «Тунис», 1997 год

Технические особенности



Александр Лакеев
и Валерий Кольчугин,
«МАСТЕР-ралли», 1997 год

LADA Samara T3 – это полноприводный гоночный прототип, лишь напоминающий серийную вазовскую «восьмёрку»

Серийных деталей тут было всего несколько: лобовое стекло, фары, задние фонари, дверные ручки и вазовская ладья на фальшрадиаторной решётке.

Кузов же представлял собой трубчатую пространственную раму с установленными в ней агрегатами и навешенными сверху углепластиковыми наружными кузовными панелями

Компоновка автомобиля заднемоторная. Подвеска всех колёс независимая, на двойных поперечных рычагах, спереди по два амортизатора с каждой стороны, сзади – по три. Ход подвески – 308 мм, дорожный просвет – 300 мм

Тормозные механизмы Porsche, дисковые, вентилируемые, четырехпоршневые, диски диаметром 304 мм. Диски колёс – 16 дюймов, алюминиевые, литые, с центральной гайкой

На машине было четыре бензобака, по 150 литров за сиденьями экипажа, два по 60 литров под сиденьями и один на 60 литров – в передней части автомобиля. Samara T3 была оснащена двумя бортомкомпьютерами, электронным компасом, системой подкачки шин, двумя резервуарами с питьевой водой и даже прикуривателем. Автомобиль развивал максимальную скорость в 220 км/ч, а до 100 км/ч разгонялся за 7 секунд.

Автомобиль готовили инженеринговые компании Oresa и Sera CD. Главный конструктор – Юг Де Шонак (Франция)



Сальвадор Сервиа
и Хайме Пуиг



Экипаж Николая Елизарова и Виктора Винокурова на ралли «Тунис», 1997 год



Александр Лакеев и Валерий Кольчугин ралли «Тунис», 1997 год



Экипаж Сальвадора Сервии и Хайме Пуига, «Париж – Сирт – Кейптаун», 1992 год

Достижения

Дата	Гонка	Место	Экипаж
1990	Paris – Tripoli – Dakar	7	Жаки Икс / Кристиан Тарин
	Rallye de Tunisie	2	Патрик Тамбэ / Винсан Лавернь
		3	Жаки Икс / Кристиан Тарин
	Rallye de l'Atlas	4	Эгениус Тумалевичюс / Сергей Дадвани
		2	Жером Ривьер / Эдмон Бондене
Rallye des Pharaons	4	Жаки Икс / Кристиан Тарин	
1991	Paris – Tripoli – Dakar	1	Юбер Ориоль / Филипп Монне
		2	Патрик Тамбэ / Жан-Марк Андрие
	Paris – Tripoli – Dakar	5	Юбер Ориоль / Филипп Монне
	Baja Aragon	7	Патрик Тамбэ / Доминик Лемойн
	Raid Alta Alcarria	4	Юбер Ориоль / Эдмон Бондене
1992	Baja 500	1	Сальвадор Сервия / Хайме Пуиг
	Paris – Sirte – Cape Town	1	Сальвадор Сервия / Хайме Пуиг
	Raid Altiplano	1	
	Raid Montes de Cuenca	1	
	Raid Alta Alcarria	1	
Raid la Carolina	1		
1993	Paris – Tanger – Dakar	6	Сальвадор Сервия / Хайме Пуиг
1995	MASTER Rally Paris – Moscow – Ulan-Bator – Beijing ¹	2	Александр Никоненко / Сергей Таланцев
1997	MASTER Rally	6	Николай Елизаров / Виктор Винокуров



Хайме Пуиг Жан-Жак Пок и Сальвадор Сервия

¹ Название «МАСТЕР-ралли» (MASTER Rallye) впервые появилось именно на рейде «Париж – Москва – Улан-Батор – Пекин» 1995 года.

История



LADA Samara T3 на тестах перед ралли-рейдом «Париж – Дакар», 1989 год



К концу 80-х LADA Poch, собрав огромное количество побед и подиумов на автомобилях LADA Niva, превратилась в сильнейшую частную команду.

В 1989 году она пошла на пропуск всех важных соревнований, чтобы к концу года построить новую машину – LADA Samara T3. Французская сторона вложила в этот проект 25 миллионов франков, а остальные средства перечислил советский «Автоэкспорт»

В тему оказались и контакты с Porsche, которые принёс с собой Жаки Икс, недавно перешедший в команду Пока из Peugeot. Таким образом на поковской «восьмёрке» оказались узлы и агрегаты штутгартской компании

LADA Samara T3 дебютировала на «Дакаре» 1990 года сразу тремя экипажами. Увы, двигатель на машине Патрика Тамбэ отказал ещё на прологе, однако Жаки Икс закончил ту гонку на седьмом, Жером Ривьер – на одиннадцатом месте, а по ходу марафона дуэт ещё и сотворил победный дубль на 17-м спецучастке.

На следующей гонке ралли «Тунис» вместо Жерома Ривьера стартовал советский экипаж Эугениуса Тумалаявичюса и Сергея Дадвани, причём первый спецучасток коллективу из СССР удалось выиграть, а по итогам гонки разместиться на четвёртом месте – и это несмотря на технические проблемы, серьёзную аварию и роль «технички» с запчастями для экипажей Жаки Икса и Патрика Тамбэ. Икс попал на третью строчку финишного протокола, а Тамбэ стал вторым, пропустив вперёд только Пьера Лартига на Mitsubishi



На «Ралли Фараонов» в команде Пока уже не было Жаки Икса – он перешёл в Citroen. Однако Юбер Ориоль, пришедший ему на замену, сумел выиграть гонку (тогда как Икс финишировал лишь четвёртым), Тамбэ привёл свою «восьмёрку» к финишу второй, а Жером Ривьер показал пятый результат.

На «Дакар» 1991 года команда LADA Poch заявила тремя экипажами: Ориоль, Тамбэ и Ривьер.

Экипажи, противостоя сильнейшей заводской команде Citroen и показывая отличную скорость, не смогли пройти всю дистанцию без серьёзных проблем.

Ориоль сломал подвеску, у Тамбэ оторвало колесо, Ривьера дисквалифицировали. Однако Ориоль по итогам гонки был квалифицирован на пятом месте, а Тамбэ – на седьмом, что на фоне всех сложностей можно вполне считать успешным выступлением.

Но в том же 1991 году, когда до распада СССР оставались считанные месяцы, «Автоэкспорт» отказался от поддержки команды Жан-Жака Пока.

Француз расстался с Тамбэ и Ривьером, оставил в команде Ориоля и в пару к нему взял рента-драйвера Сальвадора Сервиа.

Машины были перекрашены в цвета нового спонсора. В обновлённом составе команда LADA Poch проехала «Баху Арагон», где Сервиа сошёл из-за поломки трансмиссии, но Ориоль сумел зацепиться за четвёртое место.





А в последующей «Бахе-500» блеснул уже Сервия, одержав победу. На следующий год он был единственным пилотом на LADA Samara T3, стартовавшем в ралли-рейде «Париж – Кейптаун», и несмотря на то, что остался без «технички» (она угодила в овраг), добрался до финиша на высокой восьмой позиции

Но позднее в этом же году у экипажа Сервия / Пуиг было несколько побед на рейдах, они даже выиграли чемпионат Испании по ралли-рейдам, выступая на Samara T3.

В последний раз Сервия вывел «Самару» на старт в 1993 году – это снова был великий и ужасный «Дакар», а точнее «Париж – Дакар – Танжер». На уже порядком «уставшей» машине испанец смог подняться на шестую строчку финишного протокола.

На этом история команды LADA Poch закончилась, а три автомобиля Samara T3 и ещё один в качестве комплекта запчастей были проданы АВТОВАЗу.



Российский триумф в марафоне

Александр Никоненко

Первый – он всегда первый. Это факт. Потом уже можно анализировать обстоятельства, технику, тактику, природу, погоду... Победа всегда объективна!



¹ В 2000 году экипаж Лакеев / Кольчугин ещё дважды выводил на старт автомобиль Samara T3. В ралли «Баха Жемчужина-2000» случился сход – подвёл двигатель. А на «Трансаэро-2000» автомобиль неудачно приземлился после высокого прыжка (организаторы проложили часть маршрута по трассе для мотокросса), но продолжил движение, хотя Александр Лакеев чувствовал сильную боль в груди. Через 20 километров подъехали к медикам, которые констатировали перелом грудной клетки из-за ремня безопасности. Пришлось сойти.

Вазовская часть жизни рейдовой «Самары» была столь же быстротечной, сколь и французская, однако и тут нашлось место ярким страницам

Начало, впрочем, не обнадеживало. В 1994 году заводские экипажи не смогли показать высоких результатов на «Дакаре» Александр Никоненко и Сергей Таланцев не финишировали, как и экипаж Николая Елизарова и Виктора Винокурова – пожар оставил от их автомобиля только остов.

Однако в следующем году Никоненко и Таланцев за рулём Samara T3 заняли второе место в общем зачёте престижного ралли-рейда «Париж – Москва – Улан-Батор – Пекин», первого «МАСТЕР-ралли» в истории

В 1997-м Елизаров и Винокуров сошли по ходу ралли «Тунис», но в «МАСТЕР-ралли» блеснули – привели «Самару» на шестую финишную позицию¹

Вот такой была судьба этих автомобилей – короткой, но красивой.

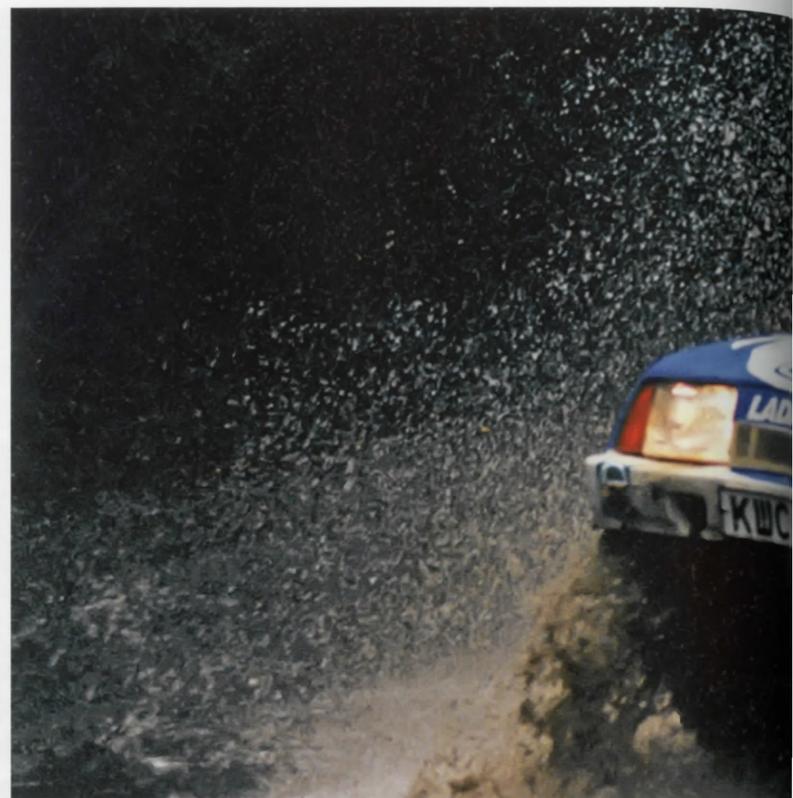




Пожар в пустыне

Николай Елизаров

// Впервые я поехал на этом автомобиле в 1994 году на «Париж – Дакар». В конце гонки мы со штурманом Виктором Винокуровым шли на третьем месте, но за 30 километров до финиша машина загорелась. Очень жаль – близка была возможность занять третье место!



Ночной сервис на бивуаке LADA



Проводы команды в Тольятти на ралли-рейд «Париж – Москва – Улан-Батор – Пекин» 1995 год



Погрузка спортивной техники для отправки из Пекина в Тольятти



LADA Raid

Полноразмерный макет прототипа LADA Raid. Так в 2006 году на АВТОВАЗе представляли развитие программы выступлений на ралли-рейдах. Внешность прототипа разрабатывал Владимир Ярцев, дизайнер, прежде разработавший экстерьер серийного автомобиля ВАЗ-2110