

1983

1980/1990

Lada Niva Plein Soleil

Rustique mais sympathique

Au début des années quatre-vingt, la Lada fait un tabac en France.

Profitant de cet engouement, l'importateur décide d'en tirer une version cabriolet.

Un modèle rustique mais sympathique dans sa présentation, et qui dispose de quelques atouts originaux.



A - Archives Dominique Pascal - DR.

En ce début de décennie quatre-vingt, la Lada Niva connaît un beau succès - près de 1 900 véhicules sont vendus lors des sept premiers mois de l'année 1981 -, grâce à un prix très compétitif, à sa robustesse, à sa mécanique sobre et fiable et surtout à sa transmission intégrale, qui en fait un véhicule très prisé des professionnels du tout-terrain, forestiers, agriculteurs...

Pour les chemins

Une autre clientèle est apparue depuis quelque temps, celle des loisirs verts, amateurs de balades à travers chemins et campagne parfois difficiles d'accès. C'est en pensant à cette frange de la population que l'importateur historique de la marque pour la France, Poch SA, prend l'initiative de « décapsuler » une Niva pour en extrapoler un cabriolet. Cela donne la Plein Soleil, un nom qui lui va fort bien. Après un prototype dévoilé en 1981, l'auto est finalement intégrée au catalogue en 1983. La réalisation de ce modèle a été confiée aux établissements

Lebranchu, un important carrossier installé depuis 1953. On retrouve la carrosserie compacte du modèle de base, à deux portières et accueillant sur sa poupe la roue de secours. Absence de toit oblige, des renforts de caisse ont été apportés.

Plus de charme

L'austérité voire la rusticité du modèle de base a ici été gommée afin de rendre un peu plus gaie, du moins plus séduisante, cette version destinée aux loisirs. La cellule avant est conservée et il s'agit d'une deux places, l'arrière servant de coffre. La carrosserie a été tonifiée visuellement par des ailes élargies, mais ce qui finit de lui donner une touche originale, à défaut d'être belle, c'est l'imposant arceau qu'on lui a fixé.

PRIX D'ÉPOQUE

La Lada cabriolet avait l'avantage de ne pas être trop chère. Elle valait 70 950 F en version de base et 72 000 F avec la carrosserie bi-ton.

FICHE TECHNIQUE

Marque :	Lada.
Type :	Niva Plein Soleil.
Moteur :	4 cylindres en ligne.
Cylindrée :	1 569 cm ³ .
Alésage x course :	79 x 80 mm.
Puissance :	80 ch à 5 400 tr/mn.
Alimentation :	1 carburateur inversé à registre Weber 32 DCR.
Distribution :	1 ACT.
Allumage :	électronique à distribution statique.
Transmission :	intégrale, boîte de vitesses à 4 rapports, boîte de renvoi à 2 rapports.
Pneumatiques :	175 SR 16.
Empattement :	220 cm.
Voie avant :	143 cm.
Voie arrière :	140 cm.
Longueur :	372 cm.
Largeur :	168 cm.
Hauteur :	165 cm.
Poids :	1 150 kg.
Vitesse maximale :	130 km/h.



B - Archives Dominique Pascal - DR.

Comme on le voit sur cette photo, l'arceau permet de dévoiler le toit en deux parties, en plus bien sûr de sa fonction de sécurité en cas de retournement.

Ce dernier n'a pas seulement un rôle de sécurité. En effet, il permet également de diviser en deux parties l'ouverture du toit. Le propriétaire peut ainsi découvrir l'habitacle jusqu'à cet arceau ou alors entièrement jusqu'à l'arrière. Cette capote avec lunette et vitres latérales souples se manipule aisément et s'enroule tout simplement sur l'arrière. Autre caractéristique bienvenue : le client peut choisir une robe unicolore (version de base) ou une autre plus jolie en deux tons, qui finit de rendre très attrayant ce petit engin.

Pas de changement sous le capot

Sur le plan mécanique, la rusticité est de mise. Mais la Lada a largement prouvé ses qualités, sa robustesse en premier lieu, pour ne pas avoir à changer le 4 cylindres en ligne de 1 569 cm³ développant une puissance de 76 puis 80 ch. Alimenté par un carburateur inversé à registre de marque Weber, et couplé à une boîte de vitesses à (seulement) 4 rapports, il permet tout juste à l'aiguille du compteur de ce 4x4 d'aller jusqu'à 130 km/h. En 1985, une boîte à 5 rapports élargira l'offre. Cela dit, la vocation de l'engin n'est pas de rechercher des aptitudes dynamiques, mais plutôt de passer partout. Pour ce faire, elle dispose d'une transmission intégrale avec boîte de transfert à 2 vitesses et d'un blocage de différentiel de boîte. Joint à une bonne

garde-au-sol de 22 cm, ce robuste système permet à l'auto de se sortir d'embarras à maintes occasions. Pour terminer ce chapitre mécanique, nous retiendrons les suspensions avant avec leviers triangulés en trapèze et ressorts hélicoïdaux, alors que l'arrière est à essieu rigide, avec ressorts hélicoïdaux, jambes de poussée, barre Panhard. Le système de freinage adopte des disques à l'avant et des tambours à l'arrière. Bientôt, un certain nombre d'organes commenceront à accuser le poids des ans, en particulier la direction (sans assistance) à vis et galet. ■

10_182_005 - M. C. LAURRY.

LE STRICT NÉCESSAIRE

L'intérieur était traité de manière fort « spartiate » et ne bénéficiait d'aucun ajout par rapport à la version avec toit rigide. L'équipement offrait le strict minimum. Seul le compte-tours faisait figure de petit plus à connotation sportive.



C - Archives Dominique Pascal - DR.

Pas de dispositif sophistiqué pour la Plein Soleil : une fois repliée, la capote et ses vitres latérales et arrière souples se dissimulent sous un cache simplement pressionné.

LE GROUPE POCH

Depuis 1973, c'était la société Poch SA qui importait en France la marque soviétique Lada. Dans les années quatre-vingt-dix, elle élargit cette activité en intégrant également les marques Aleko et Tavria. L'histoire de Poch remonte à 1938, lorsque Jacques Poch créa son entreprise à une époque où le négoce automobile allait bientôt cesser. Durant la guerre fut mis en place un premier réseau de concessionnaires spécialisés dans la diffusion de gazogènes à bois Facel. En 1946, Poch obtint un contrat d'importateur exclusif des autos tchécoslovaques Skoda, Aéro-Minor et Tatra. Dans les années cinquante, ce furent les voitures allemandes Glas, Hansa et Isard que la firme présenta, avant qu'elles ne disparaissent, victimes des fusions importantes dans l'industrie automobile allemande de cette époque. Début 1961, Poch obtint la représentation d'une marque française prestigieuse, Facel Vega, qui allait bientôt disparaître. L'importateur fut également à l'origine de l'introduction en France de la première voiture soviétique, la Moscovitch, en 1965. Avec le succès de la Lada 4x4, Poch se lança dans une nouvelle aventure, celle du sport automobile et du sponsoring.