**03-264 Лада Наташа, Lada Natasha 4х2 2-дверный переднеприводный кабриолет на базе ВАЗ-2108, мест 4, вес: снаряженный 0.985 тн, полный 1.36 тн, ВАЗ-21083 68 лс, 153 км/час, 456 экз., мелкими партиями, компания EBS Бельгия, 1990-95 г. в.**

*Из статьи «Natasha, но не наша: как и почему появился кабриолет ВАЗ-2108» на kolesa.ru, автор: Олег Полажинец. Спасибо уважаемому автору и создателям сайта за труды на благо познания и сохранения истории нашего автопрома.*

… «первой ласточкой» была вовсе не машина на базе переднеприводной Самары, а французский кабриолет Niva Plein Soleil, а также «кабрионива» от «Дойчелады». Обо всех этих машинах мы уже рассказывали, но вот с «восьмеркой» история сложилась совершенно иначе. Ведь, в отличие от «конверсий» из Нивы, а также модификации Lada Samara Fun, которая была никак не кабриолетом, а ландо (исходя из того, что передняя часть крыши была сохранена!), более поздняя версия являлась стопроцентным открытым автомобилем – то есть кабриолетом с мягкой крышей, причем даже без центральной дуги.И вот в том самом бельгийском городе Дигем, где в техцентре Scaldia Volga дорабатывали и улучшали наши Нивы и Самары, а впоследствии и создали «заряженные» прототипы «восьмерки» с приставкой RSi, а также Карлоту, и появился кабриолет.

 Но этому предшествовали важные кадровые метаморфозы. В частности, в ноябре 1987 года туда направили Владимира Усова – начальника бюро каркаса отдела проектирования кузовов. А уже потом, в мае 1988-го, в Бельгию из Германии переехал и дизайнер Владимир Ярцев, который находился в длительной командировке на фирме Porsche. Также нельзя не вспомнить и руководителя отдела маркетинга Кристиана Кундики и переводчицу Н. А. Рожкову, роль которых в бельгийских проектах Лады была весьма значимой. Ну а творческим локомотивом по кабриолету стал руководитель «Скалдии» Б. Г. Хубаев, который всячески приветствовал создание советско-бельгийского кабриолета.

 Весной 1988 года представители Scaldia Volga обратились в бельгийскую же фирму EBS, которая специализировалась на разработке и мелкосерийном производстве кабриолетов. Как нетрудно догадаться, в качестве донора выбор «скалдийцев» пал на ВАЗ-2108, который благодаря трехдверному кузову обладал неплохой жесткостью на кручение (8200 Нм/град). В Европе в то время существовало немало версий открытых автомобилей на базе аналогичных хэтчбеков: Ford Escort, Opel Kadett и Volkswagen Golf I с приставкой «кабрио» пользовались определённым спросом у жителей средиземноморских стран. У Самары, которая предоставляла покупателю «много автомобиля за свои деньги», были все шансы откусить довольно значительный кусок «кабриопирога» по простой причине – она в любом случае была бы заметно дешевле.

 В итоге брюссельское предприятие подготовило ряд технических предложений и даже финансовый план проекта, который предусматривал выпуск 6000 кабриолетов Лада на протяжении четырех лет. В Дигеме при этом задумались о запуске не просто кабриолета, но и целого семейства автомобилей – в частности, фургона и универсала, которого так и не было вопреки слухам и домыслам.

 Еще один вариант кабриолета руководство «Скалдии» заказало другой бельгийской фирме «Юроскоп» – то есть, речь шла о настоящем «мини-конкурсе», в котором победило как раз второе предприятие, представив впоследствии свой прототип на выставке «Юрото'88» (г. Гент).

 Scaldia Volga заключила с «Юроскопом» соглашение об изменениях конструкции и доводке внешнего вида, но не без участия В. Усова и В. Ярцева. Первый должен был заниматься конструктивным усилением кузова, а второй – собственно внешним видом, для чего в сжатые сроки Ярцев подготовил эскизный проект. Интересно, что КБ «Скалдии» сразу рассматривало два варианта «демонтажа крыши» – с центральной дугой и без неё, в то время как у бельгийских подрядчиков такого усиления силовой структуры не было даже на уровне концепции. Ведь дуга, во-первых, сразу негативно сказывалась на образе «открытой машины» (хоть это и не помешало немцам с тем же Опелем!), а во-вторых, её внедрение в уже существующий и ранее замкнутый каркас кузова было куда более сложной идеей, чем могло показаться на первый взгляд. Ведь её мало было просто приварить – нужно было, чтобы она еще и работала.

 Чтобы усилить кузов, который заметно подрастерял былую жесткость, лишившись крыши, боковых стоек и усилителей, Усов ввел аналогичные элементы в пороги, а также переднюю и центральную стойки боковины (внизу). Задняя часть «восьмерки» обзавелась мощными усилителями, которые соединили арки задних колёс. Важную роль сыграли и несколько новых поперечин, которые связали раму лобового стекла и боковины за спинкой заднего сиденья.

Рамку стекла на передней двери Ярцев убрал, ведь кабриолетам она не полагалась. Однако в передней части появилась неподвижная форточка – опять же, вполне в рамках жанра кабриолетов. Её задачей было не только усиление, но и защита водителя и пассажира от потоков бокового ветра.

 Если на ВАЗ-2108 задние стёкла были большими и неопускными, то кабриолет получил пару небольших, но подвижных стёклышек – разумеется, с механическим приводом, как и передних. Причина отсутствия электроприводов заключалась не только в бюджетности самой модели – в то время в Европе в этом классе было так принято. А по остальным «глобальным» параметрам Самара с её поперечным расположением силового агрегата, передним приводом и типами подвесок ничуть не уступала аналогичным «немцам», «итальянцам» или «французам».

Чтобы в случае необходимости защитить обитателей салона от непогоды или солнечных лучей, машину оснастили тентом из ненатурального влагостойкого материала. В мягкую крышу даже встроили небольшое заднее окно из гибкого пластика, которое обеспечивало хоть какой-то обзор. Для крепления тента был предусмотрен трубчатый каркас, а все манипуляции с крышей водитель осуществлял вручную. В общем, кабриолет был настоящим – полностью «механическим» и открытым. Как раз тентом и каркасом занимались специалисты «Юроскопа», которые хорошо разбирались в столь специфических вопросах.

 В наше время Самару-кабриолет наверняка бы лишили «запаски» вообще или просто заменили полноценное пятое колесо «докаткой». Однако тридцать лет назад так еще не поступали, поэтому машине сохранили стандартную «восьмерочную» нишу, в которую запасное колесо помещалось не без ухищрений – его размещению немного мешали усилители задних колёсных ниш. Сиденье при этом пришлось несколько заузить, поэтому машина официально стала четырехместной, хотя по факту её посадочную формулу можно было считать «2+2», ведь в «восьмерке» на втором ряду никогда не было просторно. Впрочем, для кабриолета гольф-класса этот параметр представлял скорее умозрительный интерес, чем практическую ценность.

Передок на «кабриосамаре» получил «четыре глаза» в оригинальной маске-накладке – именно это решение вскоре станет фирменным для Карлоты. Несмотря на то, что «4-глазым» Спутник стал еще в виде раллийного прототипа ВАЗ-29081, именно Ярцев довел его до ума и товарного образца, сделав четыре фары Карлоты не менее узнаваемым мотивом, чем, к примеру, у «трёшки» BMW E30.

 Уже в январе 1990 года на автосалоне в Брюсселе был показан белоснежный кабриолет на базе «восьмерки», который произвел настоящий фурор, а стенд Lada даже посетил принц Бельгии Альберт! Впрочем, каждое из детищ Ярцева, будь то представленные там же и в то же время Carlota или RSi, вызывало у европейцев позитивную реакцию и даже сдержанный восторг. Тёплый приём объяснялся просто – машины выглядели неожиданно «фирменно», словно были доработаны маститым западным кузовным ателье, что объяснялось не просто талантом, но и вовлеченностью Ярцева, который до того работал на ВАЗе.А вот с именем у новой машины срослось не сразу: сначала она фигурировала как Lada Cabrio и даже Lada Carlota Cabrio, однако впоследствии машина получила собственное имя «Natаsha». С одной стороны, так называют наших соотечественниц в Турции и других жарких странах, а с другой... по мнению европейских маркетологов, оно не только хорошо звучало на большинстве языков, но и ассоциировалось с женственностью и нежностью.

 Интересно, что кроме бельгийского импортёра переделку «восьмерок» в кабриолеты силами EBS заказывали и немцы, и французы, устанавливая затем на «Наташи» собственные обвесы. Поэтому какого-нибудь единственно-верного дизайна кабриолета на базе Самары не существует, хотя мы знаем, каким именно его задумывал Владимир Ярцев.

 Наташа» была редкой штучкой: за пять лет было сделано менее 500 автомобилей – если быть точным, сначала была сделана партия в 300 экземпляров, а затем – еще 156 кабриолетов мелкими партиями. В самой Бельгии удалось реализовать 144 штуки, во Франции обладателями «Наташ» стали 164 человека, а в Германию уехало 106 советско-бельгийских машин; по имеющимся данным, один автомобиль поставили в Венгрию.

 А напоследок – цена вопроса: во Франции открытая «восьмерка» оценивалась от 79 800 франков (с мотором 1,1 л) до 89 900 франков за версию с полуторалитровым мотором, в то время как обычная «восемьдесят третья» стоила 53 700 франков. То есть, после «вивисекции» Самара дорожала примерно в 1,5-1,8 раза, сохраняя весьма привлекательную рыночную стоимость. В Бельгии машина была дешевле аналогичных европейских кабриолетов примерно на 30% и стоила в версии Junior около 365 000 бельгийских франков, а переплата за «кабриолетность» составляла около 135 000.Ну а уход с европейского рынка объяснялся просто: к тому времени потеряла актуальность базовая версия, а позиции Scaldia Volga в Бельгии стали ослабевать, что привело к сворачиванию всей деятельности «Скалдии», численность сотрудников которой со 170 человек в 1994 году сократилась до пятнадцати в 1999-м. Однако на недолгую, но яркую судьбу «Наташи» это уже никак не повлияло, поскольку «кабриосамара» стала достоянием истории задолго до того, как в середине нулевых окончательно прекратила свою деятельностью и сама Scaldia-Volga S.A.

*По материалам А. Павленко, В. Ярцева, М. Найденко, С. Доброва, К. Андреева, Ю. Овчинникова, М. Жигалкина и М. Шелепенкова*

**Рождение «Наташи»**

 Большинство импортеров вазовской продукции были вынуждены приспосабливать аскетичные «Лады» под вкусы западных покупателей, по возможности стараясь обходиться «малой кровью». Ситуация складывалась двоякая. С одной стороны, посильная доработка и дооснащение «восьмерок» и «девяток» такими элементарными опциями, как магнитолы, литые диски колес и электрические стеклоподъемники, практически не сказывались на стоимости, за счет чего автомобили оставались вполне конкурентоспособными. С другой — современные одноклассники отечественной Lada зачастую уже располагали этими нехитрыми опциями, а отдельные производители включали в перечень оснащения ABS, систему кондиционирования и прочие «приятные мелочи». Поэтому для поддержания интереса к моделям Lada требовались новые идеи — вплоть до самых необычных.

 Первой ласточкой на этом пути стало появление в 1987 году модификации ВАЗ-2108 под названием Lada Samara Fun, спроектированной импортером ВАЗа в ФРГ компанией Deutsche Lada. Отличительной чертой этой машины стал кузов типа «ландоле»: задняя часть крыши вместе с кузовными стойками аккуратно срезалась, открывая пространство над задним рядом сидений. В оставшейся части крыши над головами водителя и переднего пассажира был прозрачный люк. В максимально «открытом миру» состоянии Lada Samara Fun можно было считать без пяти минут кабриолетом. Удачная идея немцев привлекла внимание потребителей и способствовала росту продаж: кабриолеты даже таких демократичных марок, как Volkswagen или Opel, стоили значительно дороже.

 Примерно в это же время штаб-квартиру Scaldia-Volga в Брюсселе посетили сотрудники технического бюро АвтоВАЗа. Целью их командировки в Бельгию была доработка дизайна автомобилей ВАЗ для западного рынка, изучение новейшей автомобильной техники и предложений по модернизации автомобилей советского производства, знакомство с предприятиями, способными наладить выпуск альтернативных вариантов деталей экстерьера и интерьера (облицовки радиатора, бамперов, сидений, накладок порогов, спойлеров, колпаков колес и т.д.). После сбора необходимой информации группа в составе дизайнера и конструктора должна была изготовить эскизы, чертежи и макетные образцы для материализации проектов технического бюро.

 Результатом работы вазовских специалистов и сотрудников бельгийских фирм стало появление в 1988-1990 годах нескольких интересных модификаций на базе все той же «Самары»: RSI (автомобиль спортивного типа с форсированным 1600-кубовым двигателем мощностью до 130 л.с.), Carlota и Cabrio. Все три выставлялись на Брюссельском автосалоне в январе 1990 года.

 Брюссельский автосалон стал для Scaldia-Volga триумфальным: яркие, красивые, запоминающиеся машины и хозяйка стенда — победительница конкурса «Московская красавица» Маша Калинина! Открытый вариант ВАЗ-2108, разработанный по инициативе Б. Г. Хубаева (шефа Scaldia-Volga) вместе с советскими инженерами из бюро промышленной эстетики Lada в Дьегеме, представлял собой настоящий кабриолет — линия среза крыши проходила сразу за передними стойками и рамкой ветрового стекла. Чтобы обеспечить кузову без верхней «половинки» необходимую жесткость, силовую структуру пришлось основательно переработать.

 В передней части кузова пара усилителей-швеллеров приваривалась перед стойкой, к которой крепились петли дверей. Еще более мощные и крупные в сечении швеллеры располагались в районе порогов, от передних до задних колесных арок. С каждой стороны было предусмотрено прямоугольное отверстие для домкрата. В местах примыкания швеллеров к колесным аркам спереди и сзади использовалось соединение их с дополнительными усилителями при помощью сварки «треугольником» к основанию лонжеронов.

 В салоне пара тонкостенных швеллеров размещалась в районе отсутствовавшей средней стойки. Эти усилители, облицованные пластиковыми панелями, служили и для крепления ремней безопасности. В задней части кузова усилители из уголков и приваренных к ним листов металла располагались внутри боковин, между средними стойками и задними колесными арками. Наконец, по всей ширине кузова между задними крыльями находилась мощная стальная ферма из листов металла толщиной 4 мм. Абсолютно все усилители были аккуратно прикрыты штатными кузовными деталями, что делало облик автомобиля более гармоничным.

 Комплекс мер, принятых проектировщиками для обеспечения жесткости кузова, позволил достичь показателей жесткости, характерных для обычного ВАЗ-2108, а местами значительно их превзойти.

 Общая масса машины, несмотря на отсутствие крыши, возросла на 70 кг, что является обычной практикой при постройке кабриолетов из «доноров» с несущим кузовом. Помимо дополнительных элементов в силовой структуре кузова часть массы пришлась на заменяющий крышу матерчатый тент и механизм его складывания.

 Над внешним видом обновленного кабриолета трудился дизайнер ВАЗа Владимир Ярцев. Внешность машины удалось облагородить с помощью комплекта аэродинамических спойлеров и декоративных накладок, опоясывавших кузов снизу. В перечень штатных опций вошли литые диски колес, магнитола и даже кожаный салон.

 Разумеется, машина в таком виде отвечала самым строгим нормам безопасности. Помимо двух выставочных прототипов, было построено три образца для испытаний, в том числе для краш-тестов.

 На презентации новую машину называли Lada Cabrio, а в некоторых изданиях — Lada Carlota Cabrio, поскольку авто с четырьмя круглыми фарами вместо прямоугольных блок-фар имело явное внешнее сходство со стоявшей рядом Lada Carlota, разработанной тем же бюро промышленной эстетики. Но когда начались продажи, голландцы предложили дать кабриолету собственное имя — Lada Natasha, которое оказалось на редкость удачным: имя Natasha ассоциировалось с нежностью и женственностью, одинаково хорошо звучало на всех европейских языках и очень шло красивому прогулочному автомобилю. Производством кабриолетов занималась компания EBS (сегодня она называется ACT) на базе автомобилей, которые ей предоставляла Scaldia-Volga: в качестве базовых могли использоваться ВАЗ-2108 как с длинным, так и с коротким крылом. Помимо Scaldia-Volga у компании EBS кабриолеты заказывали немецкие, голландские и французские экспортеры советской «Лады». Причем заказы поступали обычно на самые дешевые модификации, и в некоторых случаях экспортеры самостоятельно устанавливали свои киты (обвесы). Этим объясняется разнообразие существующих вариантов внешнего вида кабриолетов Lada.

 С ноября 1990 по декабрь 1995 года было построено 456 кабриолетов, причем первый заказ был сразу на 300 машин, заявки на остальные поступали мелкими партиями. В Бельгии было продано 144 экземпляра, в Германию поставлено 106, во Францию — 164 машины, в Венгрию — один автомобиль. Компания «Евролада» выступила заказчиком 41 машины, а израильская EYAL Automotive — всего одной.

 Во Франции кабриолет на базе ВАЗ-2108 с двигателем 1,1 л стоил 79800 франков, автомобили с двигателем объемом 1,5 л и мощностью 68 л.с. (в отличие от машин, предлагавшихся в СССР, на европейских был установлен катализатор выхлопных газов, который съедал 2 л.с.) — 89900 франков. Для примера: обычный ВАЗ-21083 с тем же двигателем стоил 53 700 франков. Несмотря на удорожание почти в полтора раза, кабриолеты ВАЗ-2108 все равно оставались самыми дешевыми на европейском рынке машинами с полностью убирающимся верхом.

 Кабриолеты Lada никогда официально не импортировались ни в СССР, ни в Россию. Эти машины если и попадали на историческую родину базовой модели, то только путем обычного ввоза с растаможиванием. Однако интерес западных потребителей к открытым вариантам «Самары» побудил и российские компании В начале 90-х годов заняться открытыми версиями отечественных автомобилей.

**Технические характеристики Lada Natasha**

Число мест 4

Максимальная скорость 153 км/ч

Контрольный расход топлива 9,5 л/100 км

Время разгона до 100 км/ч 16,5 с

Электрооборудование 12 V

Аккумуляторная батарея 6СТ-55А

Генератор 37.3701

Реле-регулятор 17.3702

Стартер 29.3708

Система зажигания бесконтактная с катушкой зажигания 27.3705

Электронный коммутатор 3620.3734

Свечи зажигания А17ДВ-10

Размер шин 155/80R13 или 165/70R13

Масса, кг: снаряженная 985, полная 1360

Дорожные просветы, мм: под передней осью 160, под задней осью 160

Наименьший радиус поворота, м: по колее переднего наружного колеса 5.0, внешний (по наиболее выступающей части) 5,5

Рулевой механизм шестерня — рейка 17,0

Подвеска передняя: независимая, пружинная, с телескопическими амортизационными стойками и стабилизатором поперечной устойчивости

Подвеска задняя: на продольных взаимосвязанных рычагах, пружинная, с гидравлическими амортизаторами

Тормоза: рабочий — на передних колесах дисковый, задние — барабанные с автоматической регулировкой зазора, привод гидравлический с вакуумным усилителем и регулятором тормозных сил, стояночный — на задние колеса с механическим приводом

Коробка передач: механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами переднего хода

Передаточные числа: I — 3,636; II — 1,96; III - 1,357; IV - 0,941; V - 0,784, задний ход —3,94

Сцепление: однодисковое, с диафрагменной пружиной, с тросовым приводом

Двигатель: ВАЗ-21083, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый

Диаметр цилиндра, мм: 82

Ход поршня, мм 71

Рабочий объем, см3 1490

Порядок работы цилиндров 1-3-4-2

Карбюратор 2108-1107010-78

Максимальная мощность 68 л.с. при 5300 об/мин (с установленным катализатором выпускных газов)

Максимальный крутящий момент 11 кгс.м при 3400 об/мин