**03-157 Lada 4x4 Niva Plein Soleil 2-дверный кабриолет на базе ВАЗ-2121, мест 4-5, прицеп до 0.3 тн, снаряженный вес 1.15 тн, ВАЗ-2121 80 лс, 130 км/час, несколько сот экз., кузовное ателье Lebranchu Франция, 1983-87 г. в.**



По заказу вазовских импортеров кабриолеты на базе 3-дверной Нивы ВАЗ-2121строили многие ателье. Их продукция заметно различалась по исполнению — конструкцией усилителей кузова, формой средних стоек, исполнением боковин, наличием и формой багажного люка, а также конструкцией складного тента. Особенно различались варианты обвеса, косметического оформления кузова и комплектации салона. Переделками занимались французская фирма Lebranchu, немецкие GWS и Thiele Spezialfahrzeugbau, английская Top Hat Conversions, греческая Automeccanica и даже австралийская HDT Special Vehicles.

Компания Жан-Жака Поша (Jean-Jacques Poch) была крупным дилером продукции ВАЗ во Франции. Именно Жан-Жак Пош впервые отправил «Ниву» на ралли-рейд «Париж-Дакар». В 1982 году Poch SA поручила разработку открытого (полуоткрытого) варианта Lada Niva французскому кузовному ателье Lebranchu («Лебраншю»). Она его сделала и автомобиль был представлен на 69-м Парижском автосалоне в октябре того же года. Но расширенные арки колес, спойлеры и двигатель с турбонаддувом мощностью в 105 л. с., в «серию» не пошли.

Появившаяся в продаже весной 1983 года «Нива» без крыши получила наименование «Plein Soleil», что дословно переводится как «Полное солнце» (произносится «Плен Солей»).

Переделка стандартных "Нив" в кабриолеты осуществлялась тем же кузовным ателье Lebranchu, а продажи осуществлялись через сбытовую сеть Poch.

Кабриолеты на базе 2121 изготавливались по сравнительно простой технологии — отрезалась задняя часть крыши и поскольку срезанная часть крыши значительно снижала жесткость кузова, по нижней части оконной линии вваривали два швеллера в районе задних мест для сидения, которые соединялись поперечной балкой сверху дугой, формирующей каркас крыши. К автомобилю прилагалось сразу два складных верха: один тёмный и плотный для зимы, а второй — светлый, на летнее время. Убирался тент путем отстегивания по периметру и аккуратным складываем за спинку заднего сиденья, затем складывался его каркас.

Такие автомобили предлагались как с базовым 1.6-литровым бензиновым мотором в 75 л. с., так и с экономичными дизелями производства Renault.

**Lada Niva Plein Soleil (1983-1987)**

*Источник: https://lautomobileancienne.com/lada-niva-plein-soleil-1983-1987/*

Выпущенная на рынок в 1977 году, Lada Niva с момента своего запуска добилась значительного успеха, в качестве основных аргументов выступают очень конкурентоспособная цена продажи, полный привод и проверенная надежность. Французский импортер поч решает снять крышу с Niva, чтобы привлечь новых клиентов…

Благодаря своим проездным возможностям, надежности и высокой цене, Lada Niva быстро завоевала профессиональную клиентуру, в том числе фермеров и лесозаготовителей. Французский импортер Lada, компания Poch S. A., расширяет ассортимент советского производителя, чтобы найти клиентов, благодаря своей простой конструкции Lada Niva может адаптироваться по более низкой цене для удовлетворения новых потребностей.

В 1982 году компания Poch S. A. разработала кабриолет Lada Niva под названием « Полное солнце", реализация которого была поручена кузову Lebranchu, модели, представленной на Парижском автосалоне в том же году. После благоприятного приема клиентов модель была упрощена, а затем включена в каталог Lada France и доступна незадолго до лета 1983 года. С помощью этой версии Poch S. A. может вторгнуться на рынок легковых автомобилей и предложить новый продукт по сравнению с Citroen Mehari и другими Renault Rodeo, а также с возможностями для проезда.

С технической точки зрения Niva Full Sun получает стандартную механику без каких-либо модификаций, а именно четырехрядную линейку объемом 1,569 см3, предлагающую 76, а затем 80 каналов, оснащенную карбюратором Solex с одним корпусом и соединенную с четырехступенчатой коробкой передач (с 1985 года опциональная пятиступенчатая коробка передач). Снаружи отделка тщательно продумана до минимума, без чего-либо впечатляющего, чтобы сохранить доступную цену продажи, несмотря на то, что цена уже на 30% выше, чем у классического Niva.

Чтобы сделать этот кабриолет Niva над задними сиденьями и открытым павильоном над передними пассажирами, кузов Niva получает значительные подкрепления, которые, однако, окажутся слишком слабыми, чтобы сохранить жесткость автомобиля. Кроме того, в первые месяцы выпуска Niva Full Sun автомобиль предлагался в строгом двухместном режиме, что позволяло снизить НДС, а четырехместная версия была выпущена в конце 1983 года. Предлагаемая в течение четырех лет, Niva Full Sun продается по капельным ценам с общим объемом производства, по оценкам, 250 единиц.

**FIСНЕ TECHNIQUE**

Marque: Lada

Type: Niva Plein Soleil.

Moteur: 4 cylindres en ligne.

Cylindree; 1569 cm3.

Alesage x course: 79 x 80 mm

Puissance: 80 ch a 5400 tr/mn.

Alimentation: 1 carburateur inverse a registre Weber 32 DCR.

Distribution; 1 ACT.

Aiiumage; electronique h distribution statique.

Transmission: integrate, bolte de vitesses a 4 rapports, bofte de renvoi a 2 rapports.

Pneumafiques: 175 SR6

Empattement: 220 cm.

Voie avant: 143 cm.

Voie arriere: 140 cm.

Longueur: 372 cm.

Largcur: 168 cm.

Hauteur: 165 cm.

Poids: 1150 kg.

Vitesse maxiniale: 130 km/h.

*Источник: https://www.journaldu4x4.com/niva-4x4-une-lada-cabriolet/*

**Niva 4×4 : une Lada cabriolet**

Alors que le mois de juillet touche à sa fin, et que les beaux jours arrivent (enfin souhaitons le) je vous propose un article de saison : un sujet sur un 4×4 cabriolet. Ce modèle très peu courant de Lada Niva en version Plein Soleil a été déniché à meaux dans les ateliers de Sifa 4×4, le spécialiste des Lada Niva. Normal car Georges Lansac le patron de Sifa avait en son époque remporté le challenge Lada 1986.

Conçue par le constructeur Russe AvtoVAZ au siècle dernier (en 1977) la Niva (VAZ 2121) est devenue une figure incontournable du tout terrain. On a oublié que lors de sa sortie, ce 4×4 était moderne ! Vous en doutez ? Et bien jugez en vous même :

suspensions à ressorts hélicoïdaux et non à lames

train avant à roues indépendantesSuspension à ressorts et train indépendant à l’avant et pont rigide à l arrièreLa Lada Niva a été le premier tout terrain populaire, son tarif attractif mais aussi sa présence en compétition ont consolidé son succès. Même si la Niva était présente sur le premier Paris Dakar c’est surtout sous l’impulsion de Jean-Jacques Poch (importateur Lada de l’époque) que la période faste des Lada en compétition est arrivée. De nombreux pilotes se sont succédés à son volant, pour n’en citer que quelques uns : Jean-Claude et Eric Briavoine, Jean Pierre Jabouille, Pierre Lartigue et Jacky Ickx, Jean-Pierre Jaussaud.Revenons en à notre cabrio qui date de 1984, c’est une série spéciale lancée à l’initiative de l’importateur français. La partie carrosserie étant réalisée par une entreprise spécialisée pour ensuite être finalisé par la marque. Aujourd’hui collector, cette Niva était très cossue avec ses jantes en alliage, ses essuie-glace sur les phares, sa carrosserie bicolore et sa capote baissée elle est prête à affronter les quais des ports de plaisance de la côte d’azur. « Saint Trop », Monaco ou encore Cap Ferrat.L’intérieur très rétro, très 70″ nous fais immanquablement sourire, lorsque l’on pénètre dans l ‘engin. Les plastiques de « papa » nous rappellent les véhicules de notre enfance. On était farceur chez Lada, la preuve cet ‘amusant compteur gradué jusque 180 km/h (par contre les versions courses des Lada Poch ont pu dépasser les 200 km/h mais il faut se souvenirs que les moteurs moteurs Maurelec dont elles étaient équipées ont dépassé les 240ch). Par contre la boite à 5 rapports étonne, mais sachez qu’elle était en option à l’époque, d’ailleurs en parlant de ça, saviez vous vous que les boites sont issues de chez Porsche ?.Contact, le vaillant 1.6 se met en route et après quelques hoquets et soubresauts, semble trouver un régime stable, première engagée et c’est parti. Le son inimitable du moteur de la Lada rythme la balade et les à coups du moteur semblent suivre le rythme d’une mystérieuse musique.Nous avons parcouru les chemins de campagnes de la région de meaux et c’est un réel plaisir que de rouler ainsi, en prenant le temps de profiter des paysages et de laisser le vent souffler à nos oreilles. Nous avons traversé des zones boueuses sans encombre grâce aux pneus mud qui semblent ainsi encanailler notre « embourgeoisée » série limitée, des Colway C-TRAX MT 175 R 16.La Niva reste un véhicule coup de coeur et ce ne sont certainement pas ses centaines de fan à travers le monde qui vous diraient le contraire.