**03-291 НАТИ-2 4х2 4-дверный заднеприводный автомобиль с кузовом фаэтон и хребтовой рамой, мест 4, снаряженный вес 0.73 тн, двигатель воздушного охлаждения 22 лс, 75 км/час, опытный, 3 экз. - фаэтон, родстер, пикап, Ижстальзавод г. Ижевск 1932 г.**

*Из статьи «НАТИ-2" на denisovets.ru, автор Константин Андреев. Большое спасибо автору и создателю сайта за сохранение и распространение памяти об истории нашего автомобилестроения.*

В первом номере журнала «За рулем» за 1929 год инженер Константин Шарапов свою статью о конструкции НАМИ-1 завершил такими словами: «Теперь можно с уверенностью сказать, что еще некоторое время систематической работы над машиной, главным образом в плане производственном, приведет к тому, что СССР будет иметь вполне надежную работоспособную машину, которая по качеству будет не хуже заграничных машин». Увы, «систематическая работа» ни к чему не привела. Казалось бы, помимо «инженерных» выводов создатели НАМИ-1 должны были сделать и вывод стратегический — реализация любого проекта зависит от материально-технической базы. Что толку заниматься конструированием массовой малолитражки, если ее негде выпускать?

Однако печальный опыт не пошел впрок. В 1930 году возглавляемый Шараповым коллектив конструкторов начал разработку малолитражного легкового автомобиля второго поколения. Поскольку в 1931 году Автомоторный институт был переименован в Автотракторный (7 февраля Постановлением №57 Президиума ВСНХ были утверждены преобразование Научного автомоторного института (НАМИ) в Научный автотракторный институт (НАТИ) и передача института в ведение Всесоюзного объединения автотракторной промышленности (ВАТО), с названием НАТИ ВАТО), новый автомобиль получил обозначение НАТИ-2. У этого проекта был своеобразный заказчик — общественная организация «Общество содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог» (Автодор). Правда, речь шла лишь о финансировании Автодором конструкторских работ. На обеспечение проекта производственными мощностями авторитета и влияния этой организации не хватало, а ВАТО инициативу попросту проигнорировало. Словом, Шарапову и его коллегам вновь предстояло творить «в пустоту и неизвестность», однако энтузиастов это не останавливало. Более того, проводя радикальный апгрейд НАМИ-1 до уровня НАТИ-2, конструкторы исходили в первую очередь из практических соображений, учитывая возможности массового производства и его экономическую целесообразность. Поскольку к этому времени был подписан договор с компанией Ford о строительстве в Нижнем Новгороде автогиганта, в конструкции НАТИ-2 достаточно широко использовались отдельные детали лицензионной модели Ford-A.

Кстати, запланированное массовое производство в СССР Ford-A повлияло на типаж НАТИ-2. Коль скоро автомобиль класса Ford-A (ГАЗ-А) удовлетворял потребность страны в полноценных, сравнительно мощных 4-местных легковых машинах, НАТИ-2 на первых порах задумывался как 2-местный родстер. Во всяком случае в августовском номере журнала «За рулем» за 1931 год Константин Шарапов, подробно описывая конструкцию НАТИ-2, вел речь именно о родстере. Есть смысл процитировать это описание: *«Запроектированная теперь в НАТИ малолитражная машина в основном является 2- и 3-местной, но может быть также и 4-местной при увеличении базы на 400 мм и легким грузовичком на 1/2 тонны при усиленной задней рессоре и немного увеличенной передаче в заднем мосту. Конструкция шасси — безрамная с солидной промежуточной трубой, что полностью освобождает кузов от скручивающих и расстраивающих его усилий и от неровностей дороги.*

*Безрамная конструкция вместе с независимой подвеской задних колес и передних полукантилеверных рессор дает наилучшую приспособляемость шасси даже к значительным неровностям дороги, без особых усилий в ответственных частях машины и обеспечивает возможную для данного веса машины мягкость хода. Мотор имеет четыре цилиндра 62х100.*

*Раб. объем двигателя — 1200 куб. см, степень сжатия выбрана 1:4,5, позволяющая работать на наших сортах топлива. Мощность мотора 22 лош. силы при 2800 оборотах в минуту. Охлаждение принудительное, воздушное, более приемлемое как для холодного климата, так и для жарких безводных местностей, чем водяное. Конструкция обдува обеспечивает достаточную подачу воздуха на всех режимах работы двигателя. Воздушное охлаждение мотора также дает меньший вес, нагружающий перед машины, что имеет существенное значение для качеств проходимости.*

*Машина не имеет дифференциала, что, как показывает опыт, сильно улучшает проходимость и способность держать дорогу и при малом весе автомобиля нисколько не увеличивает износа резины. Коробка скоростей двухходовая: три скорости вперед, одна назад с качающейся кулисой. Рулевое управление червячного типа помещается с левой стороны. Тормоза механические, колодочные, на колесах. Колеса и резина — те же, что и у «Форда-А» — 28х4/75. Кроме колес есть много общих с «Фордом-А» деталей. Электрооборудование в значительной части фордовское. …Максимальная скорость двухместного автомобиля 80-85 км в час, для грузовичка — 60 км в час. Расход топлива от 6 л для двухместного автомобиля до 8 л для грузовичка. Вес шасси 400-450 кг, что по сравнению с весом шасси «Форда» (710 кг) дает большой процент экономии в металле».*

Когда Шарапов пишет о трехместном варианте кузова на базовом шасси, речь идет о так называемом «тещином месте». Дополнительное одно- или двухместное сиденье располагалось в покатом задке родстера, позади тента на месте багажника. Это место не имело боковых дверей и подобно багажнику закрывалось крышкой, в открытом положении играющей роль спинки.

Упоминаемый в статье Шарапова «легкий грузовичок» сегодня назвали бы пикапом. А завершался опубликованный в журнале «За рулем» материал своеобразным «воплем отчаяния»: «В настоящее время институт имеет готовые чертежи для постройки опытных образцов этой машины, но к постройке приступить не может из-за отсутствия производственной базы……. Несмотря на материальную обеспеченность этого дела, все попытки НАТИ по изысканию завода, могущего построить опытные экземпляры, пока не увенчались успехом.»

Остается лишь восхищаться оптимизмом конструкторского коллектива, продолжавшего верить в успех. Заметьте, на этой стадии не могли найти подходящую производственную базу даже для постройки опытных образцов – что же говорить о серийном выпуске?!

Трудно сказать, сыграло ли какую-то роль в дальнейших событиях ВАТО или сдвинуть дело с мертвой точки удалось лишь усилиями Автодора, сотрудников НАТИ и иных энтузиастов автомобилестроения. Вероятно, не последнюю роль в судьбе НАТИ-2 сыграл ижевский конструктор Петр Владимирович Можаров.

Когда в 1932 году Петр Владимирович вернулся в Ижевск из заграничной командировки, какую-то светлую голову посетила идея собрать все «бесхозные» автомотопроекты под крыло Ижстальзавода. Именно в Удмуртии суждено было появиться на свет первым (и как впоследствии оказалось— последним) НАТИ-2.

Нужно отдать Можарову должное: при всей своей фанатичной приверженности мотоциклам за освоение производства автомобилей он взялся с не меньшей энергией. Однако что-то «не срослось». Вместо запланированных десяти НАТИ-2 ресурсы позволяли построить лишь пять, а на практике удалось собрать шесть двигателей, пять шасси и пять кузовов, но полноценных машин было собрано лишь три с кузовами разных типов. Собственно, три различных модификации НАТИ-2 — родстер, 4-местный фаэтон и пикап — представляли всю запланированную линейку, были тем минимумом, который следовало продемонстрировать «партии и правительству» в надежде на принятие положительного решения по массовому производству. Смотрины состоялись. В пятнадцатую годовщину Октябрьской революции в Москве на Советской площади НАТИ устроил своеобразную презентацию пяти своих новых машин. Были представлены построенный на Ярославском заводе пятитонный грузовик НАТИ-Я, собранный в Горьком трехосный Форд-НАТИ-30 (будущий ГАЗ-ААА) и три ижевские малолитражки НАТИ-2 разных модификаций. Над образцами реяли кумачовые лозунги соответствующего содержания. НАТИ-2 осенял транспарант, на котором было написано «Легкий, простой, дешевый автомобиль рабочему и колхознику!». На этом публичная жизнь проекта завершилась. Семейство НАТИ не произвело должного впечатления ни на руководство ВАТО, ни на других высокопоставленных чиновников, способных повлиять на судьбу автомобиля.

Нелепость ситуации заключалось в том, что продемонстрировать все достоинства и преимущества своих малолитражек конструкторы могли лишь в ходе практических испытаний. А испытывать приходилось единственные три экземпляра, из-за кустарной сборки не способных проявить заложенные в конструкцию качества. Возник заколдованный круг: чтобы убедить, к примеру, Орджоникидзе, возглавлявшего Наркомат тяжелой промышленности (в 1932 году ВАТО было преобразовано в ГУАТП — Главное управление автотракторной промышленности, находившееся в ведении Народного комиссариата тяжелой промышленности СССР), в необходимости обеспечить проект солидной производственной базой, нужно было предоставить впечатляющие результаты испытаний. Чтобы получить такие результаты, испытывать следовало идеально собранные образцы, полностью соответствующие конструкторскому замыслу. А собрать такие образцы можно было лишь на солидной производственной базе.

В итоге проект НАТИ так и не получил никакого материального обеспечения. Единственным занятием трех построенных опытных образцов были вялые испытания. C момента сборки до закрытия темы самим автотракторным институтом в 1934 году НАТИ-2 успели наездить по 5 тысяч километров, продемонстрировав динамику, экономичность и проходимость, близкие к расчетным. Созданный коллективом Шарапова автомобиль можно признать во всех отношениях удачным, но... несвоевременным. Запущенные в 1932 году в массовое производство ГАЗ-А более-менее удовлетворили потребность в служебных легковых машинах государственных и партийных чиновников. Немногочисленные руководители высшего ранга пользовались иностранными лимузинами. При этом в том же 1932 году руководство страны признало целесообразным организацию выпуска автомобилей представительского класса на заводе «Красный Путиловец». Родстер и фаэтон НАТИ-2 для служебного пользования были недостаточно представительными – они создавались именно как «личные авто для рабочих и колхозников». А эта тема в 1933-1934 годах, видимо, утратила идеологическую актуальность. К ней вернулись лишь в самом конце 30-х, в результате чего на свет появился КИМ-10.

Как бы то ни было, одна из самых самобытных отечественных малолитражек массовым народным автомобилем так и не стала. Сам же индекс НАТИ-2 был использован институтом еще как минимум трижды – поскольку каждый отдел тогда вел собственную нумерацию своих разработок, в 1931 году такое же обозначение получил полугусеничный автомобиль на базе Ford-AA, а кроме этого, разработанные также в 1931 году, одноименная газогенераторная установка НАТИ-2 для тракторов и тракторный дизель НАТИ-2-60.