

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 53

СССР



ЗАЗ-968М «ЗАПОРОЖЕЦ»

КУДА ИСЧЕЗЛИ «УШИ»
ОБНОВИЛСЯ И ПОМОЛОДЕЛ
В ОЧЕРЕДЬ ЗА «АНЕКДОТОМ»

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №53, 2011

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному
адресу не принимаются)

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

www.deagostini.ru

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Сакаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

www.deagostini.ua

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.. (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:
Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 125 000 экз.

Рекомендуемая цена: 250 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

ISSN 2071-095X
© 2010 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
6 (верх): © Кинокомпания
«Театр Михаила Евдокимова»;
6 (центр): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев., все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15 (верх): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка: ООО «Де Агостини»

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Констатина Андреева,
Александра Павленко,
и Максима Шелепенкова**

**Благодарим за предоставленный
автомобиль ЗАЗ-968М Степана Копытова
(Московская область, г. Красногорск),
а также Вадима Моисеева
и Виктора Кулева**

Дата выхода в России 15.02.2011





Дальние родственники



Fiat-127 (1971–1983 годы)

Родство ЗАЗ-968М и итальянского *Fiat-127* не вызывает сомнений: они произошли от одного общего «предка» — микролитражки *Fiat-600*. В 1971 году, когда Запорожский автозавод «наколдовал» из ЗАЗ-966 «продвинутой» ЗАЗ-968, *FIAT* освоил производство первенца третьего поколения микролитражек — модели *Fiat-127*, а уже в 1972 году эта машина завоевала титул «Европейский автомобиль года». От предшественников *Fiat-127* отличала принципиально новая архитектура: двигатель и привод переехали вперед, что позволило расширить линейку кузовов (выпускались трех- и пятидверные хэтчбеки и даже универсалы). Микролитражка оснащалась моторами рабочим объемом от 903 до 1301 см³ и мощностью от 40 до 50 л. с., при этом существовала и дизельная версия. Одним из главных достоинств *Fiat-127* была экономичность. Расход топлива бензиновых двигателей составлял всего 5,0–5,4 л на 100 км.



Fiat Panda I (1980–2003 годы)

В конце 70-х *FIAT* начал проигрывать конкурентную борьбу в нише микролитражек, и тогда руководство концерна, который всегда славился преемственностью модельного ряда, приняло решение создать совершенно новую модель. К разработке привлекли одного из грандов автодизайна Джорджетто Джуджаро: он известен не только как автор эксклюзивных спортивных кузовов, но и как создатель экстерьера *Volkswagen Golf* первого поколения. Свое представление о том, как должен выглядеть «народный автомобиль» 80-х, мастер и воплотил в *Fiat Panda*. Производство этой машины началось в 1980 году, а уже в июле 1984-го была выпущена миллионная *Panda*. Первое поколение микролитражек оснащалось двухцилиндровым мотором рабочим объемом 562 см³ с воздушным охлаждением, позаимствованным у *Fiat-126*, и четырехцилиндровым двигателем с водяным охлаждением объемом 903 см³, стоявшим на *Fiat-127*.

1987 год

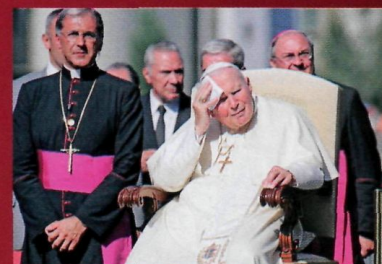
13 января Совет министров СССР принял постановление «О порядке создания на территории СССР и деятельности совместных предприятий с участием советских организаций и фирм капиталистических и развивающихся стран». Этот документ положил начало образованию в СССР частных предприятий.

1989 год



29 марта состоялась 61-я церемония вручения премии «Оскар». Лучшим был признан фильм американского режиссера Барри Левинсона «Человек дождя»: он получил сразу четыре награды. Позже лента удостоилась премии «Золотой глобус» и Гран-при Берлинского кинофестиваля.
На фото: «Оскар» за лучшую мужскую роль присужден Дастину Хоффману.

1992 год



31 октября Римско-католическая церковь реабилитировала Галилео Галилея, а в октябре 1993 года Николай Коперника. Позже папа Иоанн Павел II публично покаялся в грехах католической церкви и принес извинения за преступления времен крестовых походов и инквизиции.



Европейский лоск

Речь шла, прежде всего, об обновлении экстерьера. Нужно отдать должное запорожским дизайнерам: в результате рестайлинга из незатейливой архитектуры кузова ЗАЗ-968 им удалось выжать максимум выразительности, не лишив при этом «Запорожец» своеобразного стиля и самобытности. Основную эмоциональную нагрузку взял на себя обновленный передок. Передняя панель, до модернизации «вдавленная» между фарами, была практически «вывернута наизнанку»: образовался новый

передних крыльев (в серийной версии эта деталь все же появилась.) Изменив форму передней панели, дизайнеры слегка увеличили объем багажного отделения и, «развивая преимущество», отправили запаску в моторный отсек. Это решение позволило не только расширить багажник, но и избавиться от «грыжи» для вертикальной парковки запасного колеса. Бамперы с черными пластиковыми углами сложного сечения и резиновой накладкой по всей длине не только современнее смотрелись, но и больше отвечали тре-

но и борьбой конструкторов с одним из главных недостатков запорожских микролитражек — склонностью мотора к перегреву. Поскольку в системе воздушного охлаждения нельзя было ничего принципиально изменить, инженеры частично решили проблему, организовав обдув двигателя с помощью системы искусственно создаваемых направленных «сквозняков»: сегменты вентиляционной решетки, расположенной по правому борту, «смотрят» по ходу движения, то есть работают на забор воздуха, а сегменты противоположной решетки

Революцией стало исчезновение знаменитых «ушей», без которых «Запорожец» невозможно было представить

характерный полуобъем, а фары оказались в элегантных углублениях. Хромированные обода фар уступили место черным пластиковым, с которыми гармонировала идущая по гребню выпуклого передка декоративная накладка с ассиметрично расположенной надписью «968М». Использование фар с «европейским светом», то есть с встроенными в основной плафон лампами подфарников, позволило, наконец, отказаться от многочисленной сигнальной оптики, которой ЗАЗ-968А был увешан, как новогодняя елка гирляндами. Новые прямоугольные поворотники органично вписались в переднюю панель, задавая внешние границы заключенной между фарами накладки. Это положение оказалось настолько удачным (сигналы были хорошо видны с большого расстояния), что на предсерийных образцах конструкторы сгоряча отказались даже от повторителей на боковых панелях

бованиям безопасности. Хромированных вставок (в «авторской» версии дизайнеров) лишились черные резиновые уплотнители лобового, заднего и задних боковых окон. Черной стала и боковая стойка поворотной форточкой. Чувство меры художникам не изменило: они не стали зачернять поясной хромированный молдинг и тонкие рамки передних боковых стекол. В результате автомобиль выглядел обновленным, помолодевшим и нарядным. Настоящей революцией стало исчезновение знаменитых «ушей», без которых «Запорожец» невозможно было представить. Вместо них на задние крылья поставили почти незаметные решетки-«жабры». Появление решеток обусловлено не только стремлением дизайнеров облагородить внешность «Запорожца», избавив машину от слишком уж броских «особых примет»,

развернуты против хода, то есть работают на вытяжку. Организации воздушных потоков служила и решетка в левой половине крышки капота (именно к ней был подведен кожух воздуховода от крыльчатки вентилятора), и прорези в задней панели кузова, прикрытые консолью под номерной знак. Если передок новой модели вплоть до запуска машины в серию не менялся (по сравнению с прототипами, впервые представленными публике в 1977 году), то задняя панель обновленного «Запорожца» на пути к созданию предсерийных образцов подвергалась постоянным модернизациям. На ранних версиях были сохранены характерные «щеки» в средней части боковин задней панели, конфигурация которых задавалась не только раструбами воздухозаборников, но и общим профилем поперечного сечения кузова. «Щеки» задавали форму задним фонарям, и вместо круглых двухсекционных фонарей предыдущей модели на прототипе появились эллипсовидные: в разрезанный пополам по вертикали круг была «вживлена» прямоугольная секция. Затем внутренние края были выпрямлены, и, наконец, на предсерийных экземплярах и в серии появились совсем новые задние фонари традиционной прямоугольной формы: один многосекционный корпус совмещал все опции кроме освещения номерного знака. Под эти фонари пришлось выпрямить и боковины задней панели. Европейские требования к оптике по безопасности взяли верх над стилистическими решениями дизайнеров. На опытных образцах были предприняты попытки замены бездисковых колес «Запорожца» на дисковые, но в серийном производстве ничего менять не стали.



Опытный образец ЗАЗ-968М с задними фонарями оригинальной формы



От «ушастого» к «мыльнице»

Отказ от «ушей» и придание кузову более мягких очертаний впоследствии сослужили модернизированному «Запорожцу» плохую службу. Прозвище «ушастый» перестало быть актуальным, а обходиться совсем без «клички» этой машине не полагалось по ее «анекдотическому» статусу. В результате сплошной поясной молдинг, визуально разделявший кузов на две горизонтальные половины, дал повод называть автомобиль мыльницей.

Индексом, нанесенным на декоративную накладку передка, ЗАЗ-968М гордо заявлял о принадлежности к новому поколению, однако его салон окончательно лишился родовых признаков. Модернизированный ЗАЗ приобрел и новую заводскую эмблему, отличавшуюся лаконичностью и... нулевой информативностью. Исчезли и красный фон, и изображение ДнепроГЭС, и даже аббревиатура ЗАЗ. Осталась лишь буква «З», вписанная в прямоугольник с выпуклыми боками, причем нижний «крючок» этой буквы был отягощен невразумительным «аппендиксом», очевидно, призванным придать литере южнорусский колорит. Эта эмблема стала родной лишь для ЗАЗ-968М. На «Таврии» заводской лейбл выглядел уже совсем по-другому.

Очистим багажник!

Салон и органы управления обновленного «Запорожца» не претерпели существенных изменений в сравнении с предыдущей моделью. Маховичок включения габаритных огней, расположенный рядом с приборной доской, уступил место клавише. На торпедо левее пепельницы «прописались» круглые электронные часы. Стоит отметить

появление на руле третьего рычажка, управлявшего режимом работы дворников и электронасосом омывателя ветрового стекла, наконец-то освоенным ЗАЗом. Сами рычажки стали похожи на жигулевские, но, тем не менее, сохранили аутентичность. Это касается и передних сидений: вопреки распространенному мнению, на «Запорожцы» поздних поколений сиденья от «Жигулей» не ставили. Да, они были усовершенствованные, сделанные по типу вазовских, но не вазовские. Крепления передних сидений модели «М» оснастили механизмом, предотвращавшим их откидывание при закрытых дверях, в спинке заднего дивана изменились конструкция и угол наклона. Средние стойки кузова закрыли полиуретановыми накладками. Зеркало заднего вида в салоне стало больше, появились позиции «день-ночь». Изменились подлокотники, а рукоятки для опускания боковых стекол стали травмобезопасными.

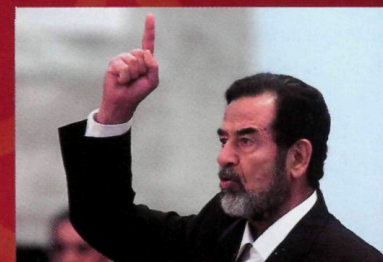
Было основательно модернизировано багажное отделение. Перенос запасаки в моторный отсек позволил полностью «очистить» багажник. Для этого инструментальные сумки были депортированы в салон (малый комплект под сиденье водителя, большой под задний диван), а стеклоомыватель и бачки гидроприводов тормозов и сцепления вместе с отдельной печкой изолировали от багажного пространства перегородкой, которая легко снималась. Металлические пол и стены багажника прикрыли резиновым ковриком, а выступающие детали рулевого механизма спрятали под пластиковый чехол. Аккумулятор сдвинули в самый «нос» и прикрыли резиновой заглушкой. В целом все получилось вполне цивилизованно.



Опытный образец ЗАЗ-968М с дисковыми колесами, напоминающими колеса «Жигулей»

А в это время...

1979 год



16 июля президентом Ирака стал Саддам Хусейн. В апреле 2003 года в результате вторжения в Ирак коалиционных сил во главе с США и Великобританией Хусейн был свергнут. Казнен по приговору Верховного суда Ирака 30 декабря 2006 года.

1981 год



8 марта открылся Ленинградский рок-клуб, первый в СССР. Он занимался не только концертной деятельностью, но и организацией ежегодных фестивалей с участием групп «Кино», «Алиса», «Поп-механика» и др. На фото: на 25-лети Ленинградского рок-клуба.

1985 год

14 июня террористы палестинской группировки Хезбалла захватили американский самолет, следовавший из Афин в Рим, на борту которого находились 153 пассажира. Боевики требовали освободить из тюрем Израиля 700 заключенных. Один пассажир был убит. Заложников переправили в Южный Бейрут (Ливан), а 30 июня они были освобождены.

«Не послать ли нам зонца?» (реж. В. Чиков, 1998 год)

Жил-был фермер Иван Дергунов. Вкалывал он от зари до зари, а в итоге оказался банкротом. И решил Иван ехать в Москву — правды искать да с президентом о жизни потолковать. Сел в своей желтый «Запорожец» и покатил в сторону столицы. Встречает Иван по дороге разных людей: одному помог, другого пожалел, а третьему жизнь спас. Наконец, добрался Иван до Кремля — вот тут-то его охрана и повязала. И не сносить Ивану головы, кабы не олигарх, которого он от смерти спас. История фермера попала в газеты, и помощники президента пообещали, что он непременно Ивана примет, а пока пусть... возвращается в свою деревню.



Серийный автомобиль ЗАЗ-968М «Запорожец»

Варианты двигателей

Ходовую часть автомобиля, его трансмиссию и системы управления практически не тронули. Усовершенствования свелись к следующему. Чугунные картер и крышка рулевого механизма уступили место алюминиевым. Были изменены размер и «геометрия» сминаемой части рулевого вала, что позволило получить на эту деталь европейский знак безопасности. Незначительно модернизировали подвески. Остальное досталось в наследство от ЗАЗ-968А.

Зато по количеству вариантов двигателей, которыми мог комплектоваться шустрый ЗАЗ-968М, он переплюнул все советские автомобили своего времени. Базовой считалась модификация «968М-03» с 40-сильным двигателем рабочим объемом 1197 см³. С 1979 по 1982 годы это был МеМЗ-968Э с карбюратором К-127, а с 1983 года МеМЗ-968Н с карбюратором К-133 или К-133А. В 1979 году начали производить «общегражданскую» (не инвалидную) модификацию ЗАЗ-968М-005, оснащенную

28-сильным МеМЗ-966Г объемом 887 см³. Кроме того, до 1 января 1983 года выпускались (и соответственно устанавливались на новые «Запорожцы») силовые агрегаты с жигулевским карбюратором ДААЗ 2101-20: МеМЗ-968ГЭ мощностью 45 л. с., степень сжатия 7,2, и МеМЗ-968БЭ мощностью 50 л. с., степень сжатия 8,4. Некоторое время ЗАЗ-968А и ЗАЗ-968М сходили с конвейера одновременно, а с 1980 года Запорожский автозавод полностью перешел на выпуск обновленной модели.



Застой, наблюдавшийся в экономике и общественной жизни СССР, отразился и на состоянии автопрома. К началу 80-х практически все производители легковых машин готовы были перейти на выпуск принципиально новых моделей, но по тем или иным причинам занимались рестайлингом старых. Не стал исключением и Запорожский автозавод. В ожидании отмашки сверху на выпуск «Таврии» ЗАЗ провел последнюю модернизацию «ушастого» «Запорожца».

По Сеньке шанка

Ниша, которую заднемоторные «Запорожцы» занимали на потребительском рынке Советского Союза, была по-своему уникальной. Если западноевропейский аналог «Запорожца» *Volkswagen Beetle* («Жук») с течением времени и ростом благосостояния населения поменял свою целевую аудиторию и из «автомобиля для всех» превратился в незатейливое транспортное средство для студентов и домохозяек, то ЗАЗ на протяжении всей своей истории оставался единственной машиной, доступной миллионам советских граждан. Конструкция микролитражки не упрощалась и не удешевлялась. Более того, разрабатывая 966-ю платформу, запорожские конструкторы претендовали на создание конкурентоспособной альтернативы «Москвичу». Но «Запорожец» не имел морального права серьезно совершенствоваться, дабы не «переползть» в следующую «весовую» и ценовую категории. Замороженная на долгие годы цена ЗАЗ-968 в 3,5 тыс. руб.

была своеобразным потребительским рубежом: те, кто мог себе позволить заплатить больше, предпочитали покупать «Жигули» или «Москвич». Народ, слагавший об «ушастом» анекдоты и считавший хорошим тоном отзывать об этой машине иронично-пренебрежительно, тем не менее, записывался в очереди на «Запорожец». Производственных мощностей завода «Коммунар» не хватало для обеспечения микролитражками всех желающих. Миллионный «Запорожец» (им стал ЗАЗ-968А) сошел с конвейера лишь в январе 1976 года, спустя 15 лет с начала производства автомобилей в Запорожье. В 1963 году пост главного конструктора Запорожского автозавода занял 40-летний Владимир Петрович Стешенко. Доведя до конвейера ЗАЗ-966, он бросил большую часть инженерных ресурсов на создание перспективной переднеприводной машины. Первые ходовые образцы были готовы уже в 1970-м, затем последовало почти десятилетие поисков оптимальных инженерных решений и ведомственных согласований.

К 1979 году ЗАЗ-1102 (именно такое обозначение получила будущая «Таврия») был готов к серийному производству, однако его промышленное освоение по ряду причин задерживалось на неопределенный срок. Все это время заводу предстояло выпустить лишь основательно устаревший ЗАЗ, построенный на базе 966-й платформы. И если модель ЗАЗ-968А, полученная в результате последнего омоложения семейства, более-менее устраивала внутренний рынок, то экспортировать «Запорожец» становилось все труднее. Между тем заводы такого уровня были обязаны зарабатывать валюту. Поэтому рестайлинг последнего заднемоторного «Запорожца» проводился с оглядкой на европейские требования безопасности и экологичности. Нельзя не отметить предусмотрительность и прозорливость Владимира Стешенко, который вскоре после освоения производства ЗАЗ-968А, то есть в середине 70-х, дал команду «подумать» об очередной модернизации модели.



Легковой автомобиль ЗАЗ-968М «Запорожец»



ЗАЗ-968М «ЗАПОРОЖЕЦ»



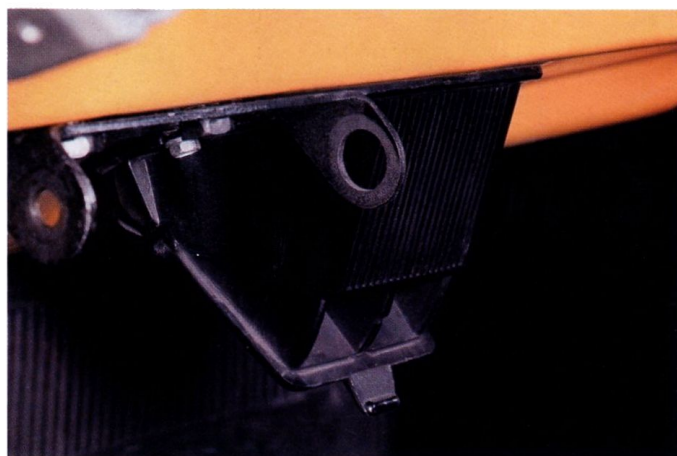


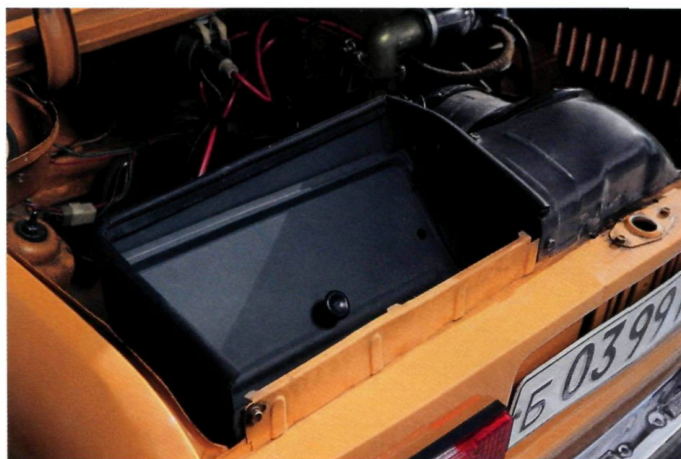
- ❶ По сравнению с предыдущей моделью ЗАЗ-968А в салоне нового «Запорожца» принципиально ничего не изменилось, разве что добавилась полочка под панелью приборов
- ❷ Центральный блок с плавкими предохранителями, кнопка аварийной сигнализации и новые клавиши — все это появилось в процессе модернизации
- ❸ Комбинация приборов претерпела минимальные изменения: сигнальные лампы из прямоугольных стали круглыми



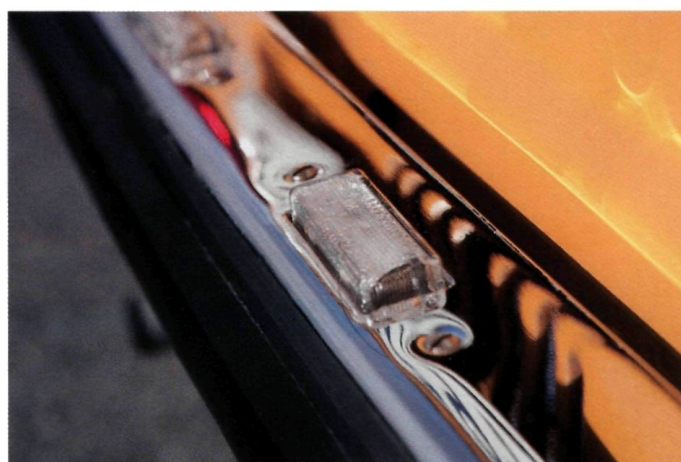
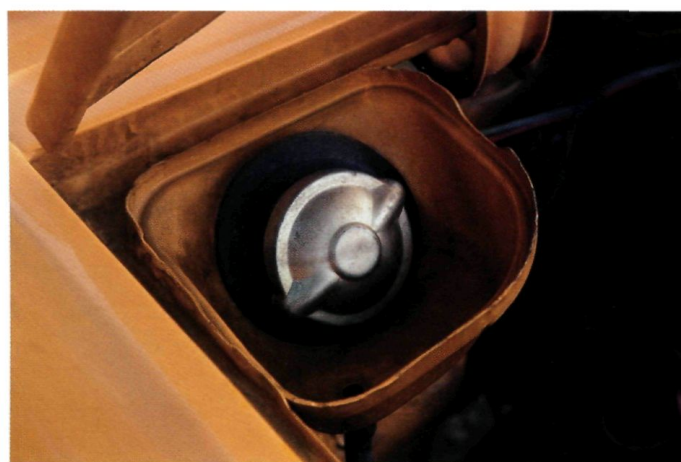


- ❶ Выступающий клином передок не испортил внешний вид «Запорожца», а, напротив, добавил ему оригинальности
- ❷ Решетки на крышке багажника перед ветровым стеклом необходимы для забора воздуха к отопителю салона
- ❸ Зеркало заднего вида в хромированном корпусе выбивалось из общего стиля модернизированного «Запорожца», поэтому позже его заменили на зеркало в черном корпусе
- ❹ Пепельница — чуть больше спичечного коробка, но главное, что она есть
- ❺ Откидываемая вниз заслонка отопителя салона обеспечивала подачу теплого воздуха к ногам пассажиров
- ❻ Рычаг переключения передач на «Запорожце» никогда не отличался изяществом





- ❶ Главными отличительными особенностями модернизированной модели (вид сзади) стали новые прямоугольные фонари и отсутствие привычных воздухозаборников — «ушей»
- ❷ Изменения в системе охлаждения двигателя потребовали серьезной переконфигурации специальных воздухопроводов в моторном отсеке
- ❸ Горловина бензобака расположена под капотом, поэтому при каждой заправке его приходилось открывать
- ❹ Подсветку заднего номерного знака на ВАЗ-968М перенесли из-под крышки капота на бампер





- ❶ Катушка и распределитель зажигания
- ❷ От качества очистки воздуха воздушным фильтром напрямую зависит ресурс двигателя
- ❸ Карбюратор К-133
- ❹ Запасное колесо переехало из переднего багажника назад в моторный отсек, за счет чего в багажнике освободилось дополнительное место



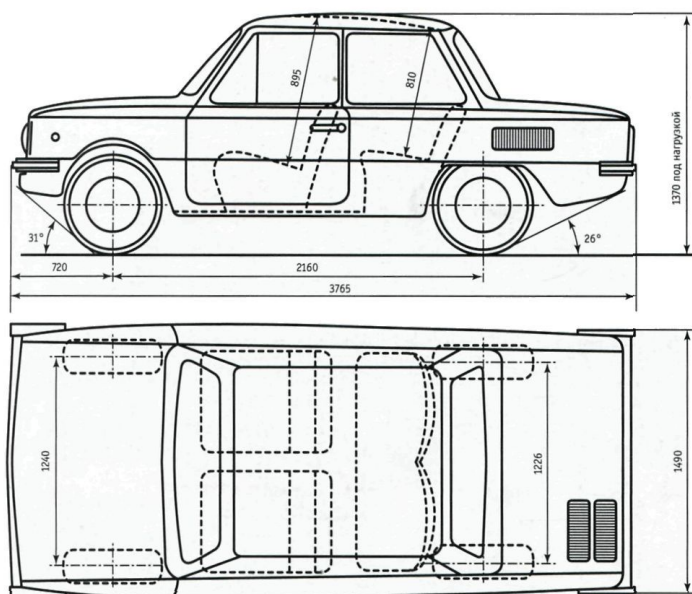


Схема автомобиля ЗАЗ-968М-03

Технические характеристики ЗАЗ-968М-03

Число мест	4
Максимальная скорость	118 км/ч
Разгон с места до 100 км/ч	32 с
Расход топлива при скорости 90 км/ч	6,6 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-55
Генератор	Г-502А
Стартер	СТ-368
Реле-регулятор	РР310-Б
Прерыватель-распределитель	Р-114Б
Свечи зажигания	А-23
Размер шин	6,15-13
Масса, кг	
снаряженная	840
полная, в том числе:	1160
на переднюю ось	450
на заднюю ось	710
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	198
под задней осью	185
Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	5,3
наружный габаритный	5,6

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число 17

Подвеска передняя

независимая, рычажно-торсионная

Подвеска задняя

независимая, пружинная

Тормоза

рабочий барабанный, с отдельным гидравлическим приводом и автоматической регулировкой зазоров

стояночный на задние колеса с механическим приводом

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа

I — 3,80; II 2,12; III 1,4; IV — 0,96; задний ход — 4,16

Главная передача

одинарная, со спиральными зубьями, передаточное число 4,125

Двигатель

МемЗ-968Н, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, воздушного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	76
Ход поршня, мм	66
Рабочий объем, см ³	1197
Степень сжатия	7,2
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

Карбюратор

К-133 или К-133А

Максимальная мощность

41 л.с. при 4400 об/мин

Максимальный крутящий момент

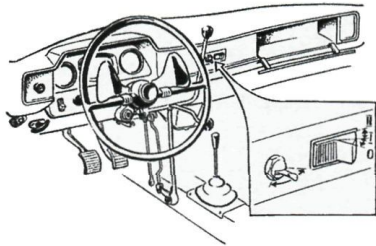
7,6 кгс.м при 2900 об/мин



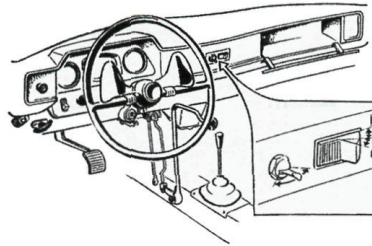
ЗАЗ-968М выпускался с конца 1979 по 1 июля 1994 года. Именно ему выпала честь в октябре 1982-го стать двухмиллионным автомобилем, построенным на Запорожском автозаводе. С 1988 года последняя заднемоторная модель ЗАЗ производилась параллельно с первой переднеприводной — «Таврией».

ЗАЗ-968М с ручным управлением

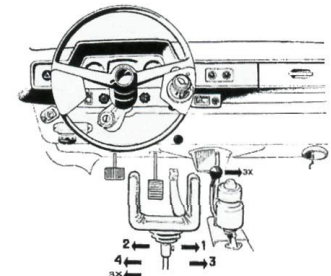
Автомобиль ЗАЗ-968М, как и его предшественники, в соответствующих комплектациях предоставлялся органами социального обеспечения инвалидам. ЗАЗ-968МГ оснащался 28-сильным мотором, остальные инвалидные версии — 40-сильным. На базе последнего в истории ЗАЗа «Запорожца» производились следующие «инвалидные» модификации:



ЗАЗ-968МБ с полностью ручным управлением



ЗАЗ-968МГ и ЗАЗ-968МД для инвалидов, у которых повреждена одна нога



ЗАЗ-968МР с электровакуумным приводом сцепления для инвалидов, имеющих одну руку и одну ногу.



ЗАЗ-968МП

Изготовление пикапов для заводских нужд из некондиционных кузовов было обычной практикой. Заднемоторная компоновка «Запорожцев» позволяла использовать лишь пространство между передними сиденьями и моторным отсеком, но на заводе «Коммунар» этой возможностью никогда не пренебрегали. Первые пикапы строили (точнее, резали) еще на базе «горбатых». В команду самостоятельных «недогрузовичков» в свое время попал и ЗАЗ-968М. На рубеже 90-х годов, в период становления рынка, ЗАЗ попытался предложить эту за-

водскую наработку обычным потребителям. Грузопассажирская модификация даже получила собственный индекс ЗАЗ-968МП. Изготавливались пикапы так: от серийного кузова отрезали заднюю половину крыши со стойками, за передними сиденьями к центральному стойкам приваривали стенку с оконцем. Потери кузова в жесткости компенсировали П-образной трубой, привариваемой к задней половине салона по линии среза. По периметру пола грузового отсека, образовавшегося на месте заднего сиденья, приваривали уголкового профиля. На эти уголки устанавливали грузовой пол лист

десятимиллиметровой фанеры. После этих нехитрых манипуляций новоявленный пикап отправляли на главный конвейер, где автомобиль красили и оснащали агрегатами. В комплект ЗАЗ-968МП входило брезентовое покрывало, крепившееся над грузовой «ямой» вровень с ее краями. Такие машины выпускались заводом в 1990–1992 годах. Несмотря на низкую грузоподъемность и отсутствие откидных элементов грузового отсека, они, видимо, пользовались спросом: серийные пикапы делали не только из некондиционных кузовов, но и на основе стандартных.

**СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ
ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!**



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ИЖ-2125**

DeAGOSTINI

