

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 14900 БЕЛ. РУБ.



№ 36



ЗАЗ-966 «ЗАПОРОЖЕЦ»

«УШАСТЫЙ» БРАТ «ГОРБАТОГО»
ДОРОГО? ЗАТО ОРИГИНАЛЬНО!
АКТУАЛЬНЫЙ АВТОТРЕНД

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №36, 2010

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: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: 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).

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. Саксаганского, 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»

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

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

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»
www.deagostini.ru

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: 160 000 экз.
Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 14900 бел. руб.

ISSN 2071-095X
© 2010 ООО «Де Агостини»
Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

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

При подготовке номера использованы
материалы книги «Высокой мысли
пламень». Управление Главного
конструктора АвтоВАЗ, Тольятти, 2004 г

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»
Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

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

**Автомобиль «АЗ-966»
любезно предоставлен
Дмитрием Октябрьским
и ГУ «Музей ретро-автомобилей».**

Дата выхода в России 22.06.2010





Появление «Запорожца» ЗАЗ-966 ознаменовало начало новой эпохи в жизни советских людей: страна подарила своим гражданам «почти настоящий» и при этом все еще вполне доступный автомобиль. Новый «ушастый» «Запорожец» был мощнее, комфортнее, но, увы, дороже своего «горбатого» собрата.

Принципиальный момент

На фоне «Волг» ГАЗ-21 и «Москвичей-407», заполонивших улицы советских городов в 60-е годы, «горбатый» «Запорожец» ЗАЗ-965 выглядел вполне достойно. А если принять во внимание доступность первого отечественного «народного автомобиля», компенсировавшую все недостатки конструкции и обеспечившую ему высокий спрос, станет ясно, что острой необходимости в создании принципиально новой модели у Запорожского автомобильного завода не было.

ЗАЗ-965 был запущен в серию 1 октября 1960 года. В это же время молодые и амбициозные сотрудники КБ завода «Коммунар» по собственной инициативе начали разработку новой модели. Их можно понять: «горбатый» был для Запорожского автозавода «приемным ребенком», доставшимся от «суррогатных родителей» Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ) и Московского завода малолитраж-

ных автомобилей (МЗМА), которые, в свою очередь, «воспитали как своего» итальянский *FIAT-600*. Разумеется, хотелось создать собственную модель, «ни в чем не уступающую...» и т. д.

В 1959 году на должность руководителя архитектурной мастерской Конструкторско-экспериментального отдела завода «Коммунар» был приглашен Юрий Викторович Данилов, незадолго до этого принимавший участие в проектировании кузова перспективной «Волги» ГАЗ-24. Он вспоминает: «В 1960 году приступили к разработке внешних форм и интерьера перспективной модели (проект 966). Главный конструктор Ю. Н. Сорочкин настолько понимал специфику дизайна, что никогда не лез в текущие дела с советами и рекомендациями... Конечно, нельзя утверждать, что окончательное решение модели ЗАЗ-966 получилось в итоге оригинальным. Однако выбранное направление оказалось перспективным, и автомобили ЗАЗ-966/968 выпускались до начала 90-х годов».

Художники-конструкторы, действительно, творили в свое удовольствие. Поисковые макеты автомобиля получались абсолютно оригинальными, в равной степени далекими как от ЗАЗ-965, так и от каких бы то ни было зарубежных аналогов. Правда, в дальнейшем с целью уменьшения себестоимости от многих наработок пришлось отказаться, значительно упростив внешний вид машины. И все-таки серийный ЗАЗ-966 оказался настолько удачным и самобытным, что в середине 60-х он не проигрывал даже выглядевшему революционно для тех лет «Москвичу-408».

«Невмешательство» Ю. Н. Сорочкина в дела подчиненных привело к тому, что конструкторы увлеклись созданием «настоящего» автомобиля и упустили не просто важный, а принципиальный момент. Дело в том, что при всех своих недостатках «горбатый» был, во-первых, небольшим и легким, а во-вторых, относительно дешевым автомобилем. Существовала такая негласная установка: ЗАЗ должен стоить тысячу бутылок



Серийный автомобиль ЗАЗ-966 «Запорожец»



Опытный образец ЗАЗ-966 «Запорожец» (1961 год)

водки. Долгое время это соотношение идеально соблюдалось: «Запорожец» до-рожал только вместе с водкой, за что ему прощались все недостатки. Новый ЗАЗ-966 был значительно дороже предшественника, поэтому компенсировать свои изъяны ему было практически нечем.

багажник и разместить пассажиров с боль-шим комфортом.

Интересно, что самый первый опытный образец оформлением передка больше на-поминал даже не серийный ЗАЗ-966, а сле-дующую модель ЗАЗ-968, поскольку пространство между фарами на одной из

го класса, чем был на самом деле. Но в ре-альности это выглядело довольно комично, поэтому при последующей модернизации машине вернули настоящее «лицо».

А вот знаменитые «уши» на новом «За-порожце» появились сразу, на первой же версии, и в ходе дальнейших поисков ни разу не исчезали. Любопытно, что в период разработки ЗАЗ-966 специалисты НАМИ изучали американский заднемо-торный *Chevrolet Corvair* именно с целью перенять опыт воздушного охлаждения расположенного сзади двигателя. Однако *Chevrolet Corvair* обходился без каких бы то ни было боковых воздухозаборников, а «Запорожец» от хронического перегрева не спасали даже «уши».

Двигатель и кузов новой модели готовили к производству параллельно, но 30-иль-ный мотор ЗАЗ-966 увидел свет намного раньше: им начали оснащать модернизиро-ванную версию «горбатого» ЗАЗ-965А. «Сверху» предложили повременить с об-новленным «Запорожцем» и не выпускать на внутренний рынок одноклассника-кон-

Знаменитые «уши» появились уже на первой версии нового «Запорожца» и в ходе модернизаций ни разу не исчезали

От «горбатого» к «ушастому»

В числе главных недостатков ЗАЗ-965 тесный салон с высоким уровнем шума, «кукольный» багажник, склонность дви-гателя к перегреву и откровенно устарев-шая конструкция дверей, подвешенных на задних петлях. Инженеры, работавшие над новым автомобилем, выбрали трех-объемный кузов, что позволило увеличить

версий украшала использованная впослед-ствии именно на этой модели «крылатая» хромированная накладка. На серийных ЗАЗ-966 от этого элемента решили от-казаться, заменив его фальшрадиаторной решеткой. По замыслу дизайнеров, решет-ка должна была придать машине некую «статусность», показать, что «ушастый» «Запорожец» автомобиль более высоко-

курента. Хотели подождать, пока спрос на «горбатого» начнет падать.

Из-за вынужденного простоя в архитектур-ной мастерской продолжали эксперимен-тировать с внешностью опытных образцов. Радикальное изменение внешнего облика исходного прототипа привело к тому, что будущая микролитражка «второй серии» больше стала напоминать распростра-ненные в ту пору автомобили-самодельки: в таких машинах узнаваемые элементы кузовов серийных автомобилей причудли-вым образом сочетались с «эпоксидными» плодами буйной фантазии «самодельщи-ков». Практически ровный молдинг на тор-це капота этой версии переходил в резкие изломы над фарами, отчего «мордашка» ав-томобиля приобрела откровенно свирепое выражение. Под фарами красовались аля-поватые подфарники, объединенные в один блок с поворотниками и хромированными накладками, заходящими на боковины кузова. Картину «праздника в сельском клубе» завершала все та же хромированная накладка на «носу».

К счастью, поисковые проекты не были приняты к дальнейшему рассмотрению.



Краш-тест «Запорожца» о бетонный куб на Дмитровском автополигоне НАМИ



Говорили, что ЗАЗ-966 (968) уж очень похож на западногерманский *NSU Prinz IV*. Создатели «Запорожца» открещивались от такого «родства», но глядя на окончательный вариант «ушастого», становится понятно, что он формировался явно не без влияния *NSU*. Характерный поясной молдинг, делающий эти две машины удивительно похожими, впервые появился во второй половине 1959 года на *Chevrolet Corvair*. Скорее всего, имела место вполне легитимная попытка как немецких, так и советских автостроителей, следовать американской автомобильной моде.

Запущенный в серию автомобиль ЗАЗ-966 обладал вполне органичной внешностью, обусловленной, с одной стороны, особенностями конструкции, а с другой — влиянием актуальных для того времени тенденций.

Этапы эволюции

Создавая новый автомобиль, запорожские конструкторы не ограничились внешними изменениями. Ревизии была подвергнута и механика.

Главным нововведением стала задняя подвеска с более совершенной кинематической схемой: вместо доставшихся в наследство еще от *FIAT-600* диагональных рычагов и качающихся полуосей, на каждой из которых было по одному шарниру, появились продольные А-образные рычаги и полуоси с двумя шарнирами (внешние карданные, внутренние — типа «колокол»). Специально для ЗАЗ-966 была разработана и новая коробка передач, однако комплектовать ею новые «Запорожцы» начали не сразу. Дело в том, что, увеличив размеры автомобиля и утяжелив его, кон-

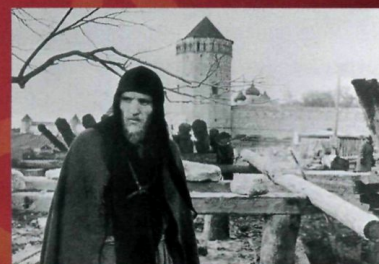
структоры рассчитывали на перспективный 40-сильный (как минимум) мелитопольский двигатель. Но когда в 1966 году завод «Коммунар» получил, наконец, отставку на производство новой модели, моторы МеМЗ-968 еще не были освоены. Некоторое время ЗАЗ-966 сходили с конвейера лишь в переходном варианте со старой КПП и 30-сильным двигателем МеМЗ-966 рабочим объемом 887 см³. Эта компромиссная, «слабосильная» версия получила индекс «966В». Она использовалась и при создании модификаций с ручным управлением для инвалидов.

Лишь год спустя было начато производство собственно ЗАЗ-966 с новыми 40-сильными двигателями МеМЗ-968 рабочим объемом 1198 см³ и новыми КПП. Несмотря на отставание объемов выпуска новых «Запорожцев» (планка 100 тысяч машин в год была достигнута лишь к 1973 году при запланированных 150 тысячах), производство «адекватных» моторов не поспевало за производством кузовов. В результате «переходная» версия ЗАЗ-966В с 30-сильным



Ранний серийный ЗАЗ-966В «Запорожец»

А в это время... 1966 год



Режиссер Андрей Тарковский заканчивает съемки фильма «Андрей Рублев». В 1969 году фильм получил специальный приз ФИПРЕССИ на Каннском кинофестивале. В СССР «Андрей Рублев» появился в ограниченном прокате только в 1971 году, в широком прокате — в 1987-м. Картина «пролежала на полке» почти 20 лет.

1968 год

В мае во Франции начались массовые беспорядки, которые переросли во всеобщую забастовку. Волнения начались в парижских университетах, затем к студентам присоединились профсоюзы. Социальный кризис привел к смене правительства и отставке президента Шарля де Голля.

1968 год



Во время тренировочного полета погиб первый космонавт Земли Юрий Алексеевич Гагарин. 27 марта Гагарин вместе с летчиком-инструктором Владимиром Серегиным вылетел с аэродрома Чкаловский. Через несколько минут после взлета связь с самолетом прервалась.

двигателем стала полноправной модификацией и выпускалась наравне с ЗАЗ-966 вплоть до освоения новой модели.

За семь лет производства (в 1971 году появился обновленный ЗАЗ-968, еще год версии 966 и 968 выпускались параллельно) ЗАЗ-966 неоднократно подвергался мелкой модернизации. Так, еще в 1966 году на предсерийных машинах рычаг переключения передач представлял собой небольшую «ручку», располагавшуюся на торпедо справа от панели приборов. В серийном варианте от этой «фишки», усложняющей конструкцию и делающей ее менее надежной, отказались.

Шильдик «Запорожец», украшающий на предсерийных образцах передние крылья, перекочевал на правую по ходу движения сторону крышки багажника, а его место заняли позаимствованные у 965-й модели повторители поворотов. Совсем недолго продержались в серии и горизонтальные рассекатели в боковых воздухозаборниках. До середины 1968 года новые «Запорожцы» имели по одному рабочему цилиндру на тормозах передних колес и оснащались рулем из белого пластика с кольцевой кнопкой звукового сигнала, как на «горбатом». В 1969-м руль «почернел», а изначально двухсоставные бамперы стали четырехсоставными: угловые клыки начали выпускать отдельными деталями.

В 1971 году бамперы стали трехсоставными, «потеряв» центральный стык.

До конца 1970 года небольшие фонари по краям передней декоративной решетки выполняли функции и подфарников, и основных передних поворотников.

С 1971-го эти фонари стали только подфарниками, а на скругленных ребрах передних крыльев под фарами установили самостоятельные оранжевые поворотники. При этом исчезли боковые повторители поворотов и шильдик на крышке багажника.

В 1971 году на «Запорожцах» с 40-сильным двигателем появились фонари заднего хода. У 30-сильной модификации сделанные под фонари выштамповки были «глухими». Кстати, это единственный внешний признак, позволяющий со стороны отличить ЗАЗ-966 от ЗАЗ-966В. Кроме того, модернизации подвергались резиновые уплотнители окон, дверные замки, обивка салона, барабаны тормозов задних колес, «уши» и некоторые другие детали.

Неравноценная замена

С ноября 1966 по май 1969 года ЗАЗ-965 и ЗАЗ-966 выпускались параллельно, поскольку спрос на «горбатого» не падал. По мнению специалистов, ЗАЗ-965 можно было выпускать и дальше, однако Госплан СССР вынудил завод свернуть производство. Сумел ли ЗАЗ-966 в полной мере заменить

предшественника? И да, и нет. С одной стороны, новый «Запорожец» во всех отношениях стал больше похож на «полноценный» автомобиль: комфортный, мощный, с хорошими скоростными и динамическими показателями. При этом практически не снизилась проходимость: семейство «Запорожцев» с 966-й по 968-ю версии превосходило в этом и «Москвичи», и всю классическую линейку «Жигулей», и «Волгу» ГАЗ-24.

С другой стороны, у ЗАЗ-966 выросла цена. Если ЗАЗ-965 стоил 1800 рублей, ЗАЗ-965А — 2200 рублей, то цена нового «Запорожца» сразу поднялась до трех и более тысяч (в 1969 году ЗАЗ-966В стоил ровно 3000 рублей). Он оставался относительно доступной для «широких народных масс» машиной, но уже не в той степени, как его предшественник. При этом человек, накопивший-таки на вожденное транспортное средство и выложивший за него немалую по тем временам сумму, получал «не совсем полноценный» автомобиль даже по сравнению с не очень комфортными и качественными «Москвичами». По-прежнему грелся двигатель, плохо работала печка, в салоне (особенно на задних сиденьях) было не слишком просторно. Если «скромному» и, главное, дешевому «горбатому» все недостатки прощались, то от «настоящего» ЗАЗ-966 ждали большего.



Легковой автомобиль ЗАЗ-966 «Запорожец»



Дальние родственники



Hillman Imp (1963–1970 годы)

Инженеры британской фирмы *Hillman*, специализировавшейся на небольших партиях крупногабаритных автомобилей, насмотревшись на *Chevrolet Corvair*, решили создать свою микролитражку: модель *Imp* должна была составить конкуренцию легендарной *Mini*. С этой целью двухдверное купе оснастили расположенным сзади двигателем с алюминиевыми блоком и головкой блока цилиндров. Мотора объемом 875 см³ вполне хватало, чтобы разогнать легкую машину до 126 км/ч.

Увы, надеждам новаторов не суждено было сбыться: уровень продаж оставлял желать лучшего. Более того, по результатам опроса, проведенного недавно одним английским журналом, *Hillman Imp* вошел в список «десяти худших автомобилей, когда-либо выпускавшихся в Великобритании».



NSU Prinz IV (1961–1973 годы)

В 1955 году компания *NSU Motorenwerke AG* одна из старейших немецких фирм стала крупнейшим производителем мотоциклов в мире. Два года спустя увидел свет первый послевоенный автомобиль *NSU* заднемоторная микролитражка *NSU Prinz* с 20-сильным двигателем объемом 600 см³ на базе мотоциклетного *NSU Max*.

Машина оказалась конкурентоспособной, и в начале 60-х успешную модель модернизировали. Так появился *NSU Prinz IV*. В экстерьере автомобиля явно прослеживались тенденции, заложенные создателями *Chevrolet Corvair*. Конструктивно автомобиль отличался от предшественника незначительно: двухцилиндровый 30-сильный двигатель с воздушным охлаждением был заменен на более мощный четырехцилиндровый лишь в 1968 году.

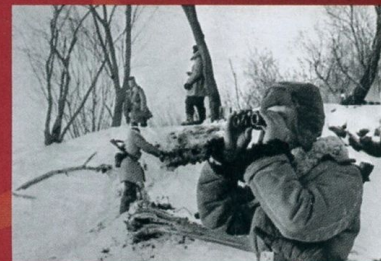


Simca 1000 (1961–1978 годы)

Что роднит «Запорожец» с *Simca 1000*? Аскетичная внешность, заднее расположение двигателя, воздушное охлаждение, запасное колесо, «паркуемое» вертикально в передней части багажника, барабанные тормоза и независимая подвеска колес. Впрочем, иным заднемоторный микролитражный автомобиль тех лет и быть не мог.

При этом *Simca 1000* выпускалась с четырьмя различными модификациями двигателя рабочим объемом от 777 до 1294 см³. Кроме того, французская малолитражка даже в своих псевдоспортивных версиях была четырехдверной.

1969 год



В марте начался военный конфликт между СССР и Китаем из-за острова Даманский на реке Уссури. Пограничники с заставы «Нижне-Михайловка» отстояли остров. Погибли более пятидесяти советских воинов, около ста получили ранения. Позже остров перешел к КНР.

1970 год



В США арестована Анджела Дэвис, одна из знаковых фигур американского правозащитного движения 70-х годов. По всему миру прокатилась волна демонстраций под лозунгом «Свободу Анджеле Дэвис!» Ей посвящали песни *Beatles* и *Rolling Stones*, советские школьники заваливали ее письмами поддержки.

На фото: Анджела Дэвис во время визита в СССР (1972 год).

1971 год

Нобелевскую премию по литературе получил чилийский поэт Пабло Неруда. После военного переворота 1973 года, когда к власти в Чили пришла военная хунта генерала Пиночета, дом Неруды в Сантьяго был разграблен. Похороны поэта в сентябре 1973-го стали первой демонстрацией протеста против режима Пиночета.



ЗАЗ-966 «ЗАПОРОЖЕЦ»



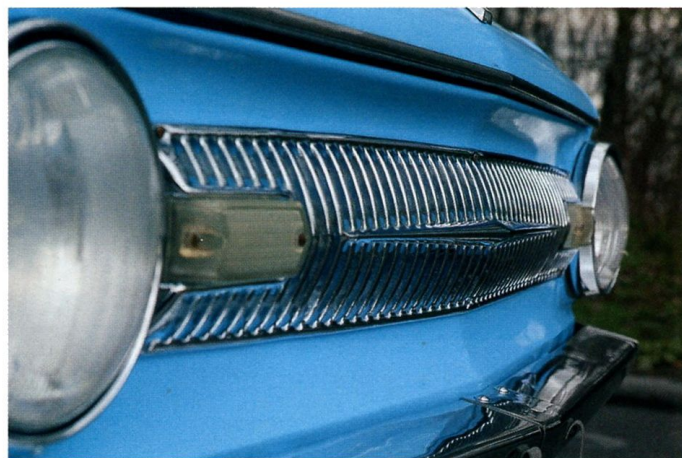


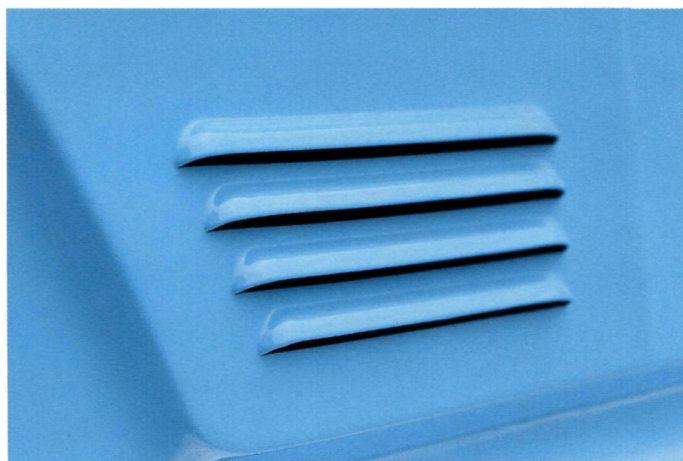
- ❶ Салон ЗАЗ-966 выглядел более чем скромно. Например, гофрированные шланги от отопителя к воздуховодам даже не пытались замаскировать
- ❷ В то же время «баранка» рулевого колеса и панель приборов были не хуже, чем на более солидном «Москвиче-408»
- ❸ Запасное колесо и аккумулятор остались в багажнике, при этом его объем по сравнению с ЗАЗ-965 увеличился (в том числе за счет переноса бензобака в заднюю часть автомобиля)





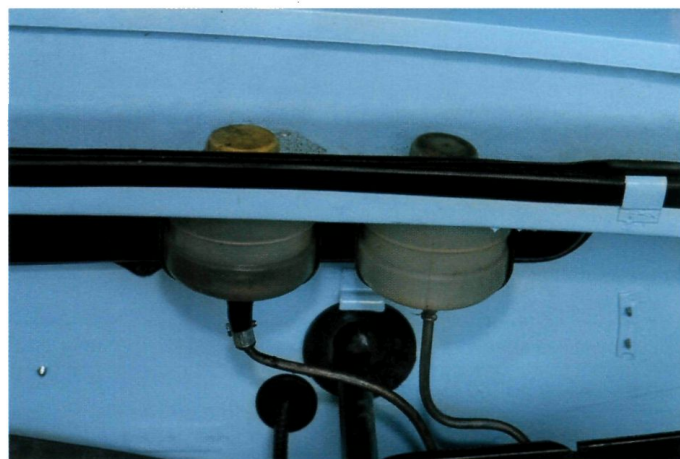
- ❶ Передние указатели поворотов имели еще белые рассеиватели. Требование делать поворотники оранжевыми появится только в 70-х годах
- ❷ Омыватель ветрового стекла на ЗАЗ-966 входил в комплект обязательного оборудования, хотя на многих импортных аналогах эта опция приобреталась за дополнительную плату
- ❸ Знаменитые «уши» воздухозаборников появились на «Запорожцах» начиная с ЗАЗ-966
- ❹ Ручки дверей по-своему элегантны
- ❺ Хромированная фальшрадиаторная решетка спереди — попытка дизайнеров придать модели более высокий статус





- ❶ Трехобъемный кузов на ЗАЗ-966 выглядел красиво и самобытно
- ❷ Дополнительные отдушины на панели задка — необходимые для воздушного охлаждения двигателя элементы
- ❸ Круглые фонари в алюминиевых «розетках» напоминали об аэрокосмических достижениях человечества 60-х годов
- ❹ На новом «Запорожце» бензобак находился сзади, а заливная горловина — слева между крышкой капота и задней стойкой стекла





- ❶ У V-образного двигателя две выпускные системы отработавших газов. Соответственно, у автомобиля две выхлопных трубы
- ❷ Внутри капота расположены раструбы, идущие от внешних воздухозаборников («ушей»), с регулируемыми заслонками, позволяющими ограничивать количество поступающего воздуха
- ❸ Бачки гидравлической системы тормозов и сцепления практически незаметны спереди под капотом машины
- ❹ По сравнению с «горбатым» доступ к двигателю на ЗАЗ-966 стал удобнее, а крышка капота получила дополнительно лампу освещения
- ❺ Автономный бензиновый обогреватель работал шумно, но весьма эффективно
- ❻ «Сердце» автомобиля — V-образный четырехцилиндровый бензиновый двигатель с воздушным охлаждением



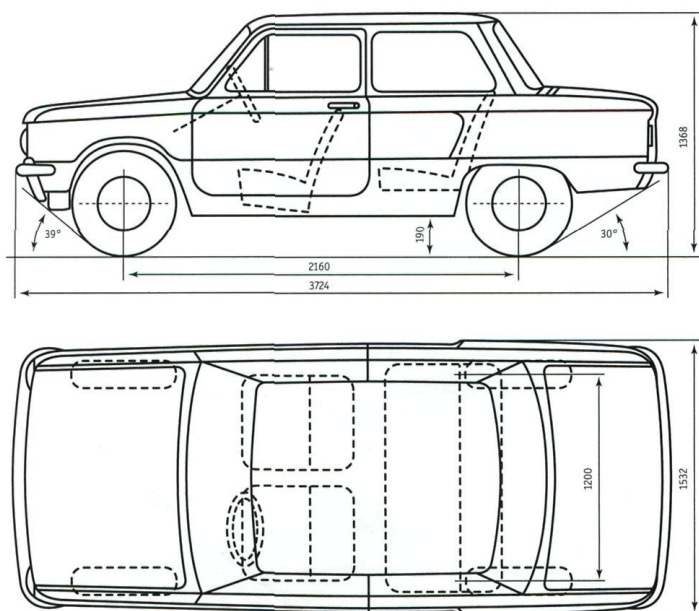


Схема автомобиля ЗАЗ-966

Технические характеристики ЗАЗ-966

Число мест	4
Максимальная скорость	120 км/ч
Разгон с места до 100 км/ч	28 с
Расход топлива при скорости 80 км/ч	6,2 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-55
Реле-регулятор	РР310-Б
Прерыватель-распределитель	P-114Б
Генератор	Г-502А
Стартер	СТ-354
Свечи зажигания	A-23
Размер шин	5,20-13

Масса, кг

снаряженная	780
полная, в том числе:	1080
на переднюю ось	464
на заднюю ось	616

Дорожные просветы, мм

под передней осью	203
под задней осью	190

Наименьший радиус поворота, м

по оси следа внешнего переднего колеса	5,5
наружный габаритный	5,9

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом,
передаточное число 16,4

Подвески

передняя независимая, рычажно-торсионная

задняя независимая, пружинная

Тормоза

рабочий барабанный, привод гидравлический

стояночный на задние колеса с механическим приводом

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами
на всех передачах переднего хода

Передаточные числа

I 3,80; II 2,12; III 1,41, IV 0,96; задний ход 4,16

Главная передача

конические шестерни со спиральными зубьями,
передаточное число 4,125

Двигатель

МеМЗ-968, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, четы-
рехцилиндровый, 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

K-125Б

Максимальная мощность

41 л. с. при 4400 об/мин

Максимальный крутящий момент

7,6 кгс.м при 2900 об/мин



Выпускавшиеся с 1966 по 1972 год ЗАЗ-966 и ЗАЗ-966В заняли в отечественном автомобилестроении нишу «народного автомобиля», такого бойкого и дерзкого «воробья» родных дорог. Производство ЗАЗ-966 было прекращено в декабре 1972 года, «инвалидных» модификаций — в январе 1973-го.



ЗАЗ-966В с ручным управлением. На базе новой модели конструкторы Запорожского автомобильного завода разработали ряд модификаций с ручным управлением для инвалидов. Доля таких автомобилей иногда превышала 20% от общего выпуска. На базе ЗАЗ-966В были разработаны следующие модификации: ЗАЗ-966ВР для водителей с поврежденными рукой и ногой; ЗАЗ-966ВБ для водителей с поврежденными ногами; ЗАЗ-966ВБ2 для водителей с одной поврежденной или ампутированной ногой, но здоровыми руками. Модификации ЗАЗ-966ВБ и ЗАЗ-966ВБ2 комплектовались электромагнитной муфтой сцепления, работу которого можно было контролировать по установленному на панели приборов амперметру.

НАМИ-0137. Одним из направлений деятельности НАМИ в 60-х годах была разработка переднеприводных автомобилей, в том числе создание перспективных образцов для отечественных автозаводов.

Проект переднеприводного автомобиля НАМИ-0137 разрабатывался специально для Запорожского автомобильного завода. Кузов «Запорожца» ЗАЗ-966 адаптировали для установки силового агрегата на основе переконструированного 40-сильного двигателя: воздушное охлаждение было заменено на водяное, при этом объем двигателя уменьшился до литра. Заново была сконструирована оригинальная передняя подвеска.



ЗАЗ-970 «Целина». Параллельно с созданием «плановой» микролитражки на базе ее узлов и агрегатов велась разработка целого семейства бескапотных машин, куда входили мини-грузовичок, фургон и микроавтобус. Первый образец внешне немного напоминал ЗАЗ-965. «Бескапотные вагончики» появились уже в 1962-м. Двигатель мощностью 27 л. с. разгонял груженую машину всего до 70–75 км/ч, при этом расход бензина составлял 7,5 л на 100 км. Мотор размещался сзади, но V-образная конструкция двигателя для вагончика не подходила: мотор выступал в кузов. В серию это удивительное семейство так и не пошло.

ЗАЗ-971Д. Завершением экспериментов с бескапотными схемами стало создание многоцелевого утилитарного грузопассажирского автомобиля ЗАЗ-971Д упрощенной версии «Запорожца» для сельской местности. По всем основным агрегатам он унифицировался с ЗАЗ-966 и имел привод только на задние колеса. Кузов из плоских подштампованных металлических листов с тентованным верхом делал автомобиль легким (750 кг в снаряженном состоянии) и позволял перевозить четырех человек и 400 кг груза. Но несмотря на дешевизну и унификацию, он по многим параметрам уступал аналогичному полноприводному ЗАЗ-969, поэтому в серию запущен не был.

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



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ЗИЛ-114**

DeAGOSTINI

