**03-044 ЗАЗ-966В/966 "Запорожец" 4х2 2-дверный заднемоторный заднеприводный автомобиль, мест 4+30 кг, полный вес 1.04/1.08 тн, МеМЗ-966/МеМЗ-968 30/40 лс, 100/120 км/час, ЗАЗ "Коммунар", г. Запорожье 1966-73/1968-72 г.**



 Источник: http://vstyleretro.ru. Спасибо неизвестному автору.

 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 "детищем" Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ) и Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА), которые, в свою очередь, "воспитали как своего" итальянский FIAT-600. Разумеется, хотелось создать собственную модель, "ни в чем не уступающую...".

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

 **От "горбатого" к "ушастому"**

 В числе главных недостатков ЗАЗ-965 - тесный салон с высоким уровнем шума, "кукольный" багажник, склонность двигателя к перегреву и откровенно устаревшая конструкция дверей, подвешенных на задних петлях. Инженеры, работавшие над новым автомобилем, выбрали 3-объемный кузов, что позволило увеличить багажник и разместить пассажиров с большим комфортом.

 На серийных ЗАЗ-966 решили отказаться от "крылатой" хромированной накладки, находящейся в пространстве между фарами. Эту накладку заменили фальшрадиаторной решеткой. По замыслу дизайнеров, решетка должна была придать машине некую "статусность", показать, что "ушастый" "Запорожец" - автомобиль более высокого класса, чем был на самом деле. Но в реальности это выглядело довольно комично, поэтому при последующей модернизации машине вернули настоящее "лицо".

 А вот знаменитые "уши" на новом "Запорожце" появились сразу, на первой же версии, и в ходе дальнейших поисков ни разу не исчезали.

 Двигатель и кузов новой модели готовили к производству параллельно, но 30-сильный мотор ЗАЗ-966 увидел свет намного раньше: им начали оснащать модернизированную версию "горбатого" - ЗАЗ-965А. "Сверху" предложили повременить с обновленным "Запорожцем" и не выпускать на внутренний рынок одноклассника-конкурента. Хотели подождать, пока спрос на "горбатого" начнет падать.

 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 были 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. 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.

 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 вожделенное 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.

**Технические характеристики ЗАЗ-966 "Запорожец"**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **характеристики** | **ЗАЗ 966в** | **ЗАЗ 966** | **ЗАЗ 968** | **ЗАЗ 968а** | **ЗАЗ 968м** |
| годы выпуска | 1967-1971 | 1968-1972 | 1971-1974 | 1974-1980 | 1980-1995 |
| собственная масса, кг | 680 | 720 | 790 | 840 | 840 |
| полная масса, кг | 1000 | 1040 | 1110 | 1160 | 1160 |
| длинна, мм | 3730 | 3730 | 3730 | 3730 | 3765 |
| ширина, мм | 1535 | 1535 | 1570 | 1570 | 1490 |
| высота, мм | 1370 | 1370 | 1400 | 1400 | 1370 |
| колея, мм |   |   |   |   |   |
| передних колёс: | 1220 | 1220 | 1220 | 1220 | 1240 |
| задних колёс: | 1200 | 1200 | 1200 | 1200 | 1226 |
| наименьший дорожный просвет, мм | 190 | 190 | 190 | 190 | 185 |
| максимальная скорость, км\ч | 100 | 120 | 118 | 118 | 118 |
| расход топлива, л\ч (км\ч) | 5,9 (40) | 5,9 (40) | 6,2 (80) | 6,2 (80) | 7,4 (90) |
| модель МеМЗ | 966в | 968 | 968 | 968 | 968н |
| диаметр цилиндров, мм | 72 | 76 | 76 | 76 | 76 |
| ход поршня, мм | 54,5 | 66 | 66 | 66 | 66 |
| рабочий объём, л | 0,887 | 1,197 | 1,197 | 1,197 | 1,197 |
| степень сжатия | 6,5 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 |
| максимальная мощность, лс при 4200 об\мин | 30 | 40 | 40 | 40 | 40 |
| максимальный крутящий момент, кгс\м (при частоте вращения, об\мин) | 5,3(2800) | 7,6(2700) | 7,6(2700) | 7,6(2700) | 7,6(2700) |
| трансмиссия |   |
| диаметр ведомого диска, мм | 170 | 190 | 190 | 190 | 190 |
| передаточные числа коробки передач: |   |   |   |   |   |
| I | 3,73 | 3,8 | 3,8 | 3,8 | 3,8 |
| II | 2,29 | 2,12 | 2,12 | 2,12 | 2,12 |
| III | 1,39 | 1,409 | 1,409 | 1,409 | 1,409 |
| IV | 0,964 | 0,964 | 0,964 | 0,964 | 0,964 |
| заднего хода | 4,76 | 4,165 | 4,165 | 4,165 | 4,165 |
| передаточное число главной передачи | 4,63 | 4,125 | 4,125 | 4,125 | 4,125 |
| электрооборудование |   |   |   |   |   |
| прерыватель-распределитель | р114-Б | р114-Б | р114-Б | р114-Б | р114-Б |
| катушка зажигания | Б1 | Б1 | Б115-В | Б115-В | Б115-В |
| генератор: |   |
| тип (модель) | Г502-а | Г502-а | Г502-а | Г502-а | Г502-а |
| мощность, Вт | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 |
| реле-регулятор | РР310 | РР310 | РР310-Б | РР310-Б | РР310-Б |
| стартер | СТ354 | СТ354 | СТ354 | СТ368 | СТ368 |