**03-016 ЗАЗ-968/968А "Запорожец" 4х2 2-дверный заднемоторный заднеприводный автомобиль, мест 4+40 кг, полный вес 1.11/1.16 тн, МеМ3-968/МеМ3-968А 40/45 лс, 118/123 км/час, ЗАЗ "Коммунар" г. Запорожье 1971/74-78/80 г.**



К сожалению, автор мне неизвестен, но в интернете не мало компиляций (возможно самого автора). Приведу материал практически полностью.

У Советских граждан к «Запорожцу» особое отношение. Все в этой машине было как-то по особенному. Не как у других! Двигатель у него расположен сзади, да еще воздушного охлаждения, а багажник спереди, который больше напоминал увеличенный в размерах «бардачок» - туда входил не каждый чемодан. Дверей в кузове всего две, несмотря на два ряда сидений, значит доступ на задние затруднен. Колеса автомобиля не имели дисков, в привычном понимании этого слова, а только обода. А про заимствованную у танка конструкцию торсионной передней подвески можно вообще не вспоминать. Не машина, а сборник каких-то недоразумений. Не автомобиль, а анекдот. Вот он и становился героем многочисленных анекдотов и баек!

И в тоже время «Запорожецы» любили! Благодаря очень доступной цене для многих он оказывался первой собственной семейной машиной, а что это значило в СССР людям старшего поколения объяснять не приходится. Машина подкупала простотой в обслуживании и экономичностью в эксплуатации. А о высокой ремонтопригодности «Запорожцев» до сих пор слагают легенды - двигатель с машины снимался за минимальное время силами всего двух человек и так же легко полностью перебирался «на коленке» на домашней кухне.

Что особенно важно, «Запорожцы» обладали незаменимым свойством в России - высокой проходимостью по грунтовым и размытым дорогам. Поспорить в этом качестве с ними могли, пожалуй, только полноприводные легковые автомобили. Отличной проходимости «Запорожцев» способствовала полностью независимая подвеска всех колес, высокий клиренс и плоское днище без выступающих элементов трансмиссии, а также хорошо нагруженные ведущие колеса (на них всегда приходилось не менее 60% от общего веса машины). И только «Запорожец», из всех легковых автомобилей мог спокойно идти по колее грузового автомобиля без боязни свернуть что-нибудь себе на днище. А в совсем тяжелой ситуации, когда «Запорожец» все же застревал, вытолкнуть легкую машину не составляло особого труда силами экипажа.

Высокая жесткость двухдверного кузова «Запорожца» позволяла устанавливать на его крыше безразмерные багажники для перевозки скарба, а наиболее продвинутые пользователи умудрялись цеплять к машине даже специальный грузовой прицеп. При таких выдающихся способностях «Запорожцы» числились в любимчиках у начинающих автолюбителей, туристов, дачников, пенсионеров… да практически у всех!!!

Автомобили ЗАЗ-968 и ЗАЗ-968А относятся к третьему поколению легковых автомобилей Запорожского автомобильного завода «Коммунар». Девятьсот-шестьдесят-восьмая была призвана сменить на конвейере в 1971 году предыдущую модель ЗАЗ-966, и отличалась от нее в основном новым, более современным оформлением кузова, а также улучшенной приборной панелью, передними тормозами с двумя рабочими цилиндрами на каждом колесе и измененной внешней светотехникой.

Однако, к 1973 году во всем мире ужесточились требования к пассивной безопасности автомобилей, что вынуждало производителей дорабатывать выпускаемую продукцию до приемлемого уровня, чтобы сохранить за собой рынки в требовательной Европе. В результате проведенных работ по модернизации автомобиля появился новый вариант - ЗАЗ-968А «Запорожец». От базовой модели он отличался травмобезопасным рулевым механизмом с энергопоглащающим элементом в рулевом валу, тормозами с раздельным приводом на передние и задние колеса, с сигнализатором выхода из строя каждого контура, ремнями безопасности, «мягкой» панелью приборов и замком зажигания с противоугонным механизмом. В результате внедренных новшеств ЗАЗ-968А, в первой половине 70-х годов успешно выдержал проверку на соответствие европейским требованиям по безопасности и выпускался серийно до 1980 года, поставляясь как на внутренний, так и на внешний рынок, при этом более простой вариант ЗАЗ-968 также продолжал производиться, во все уменьшаемых количествах вплоть до 1978 года.

Для своего времени ЗАЗ-968 и ЗАЗ-968А внешне выглядели вполне достойно: небольшой пропорциональный кузов со скромной, но разумной отделкой. А вот внутри «Запорожец», не смотря на некоторые детали, унифицированные с «Жигулями», напоминал настоящую машину лишь отчасти. Для комфортного обитания четырех пассажиров в небольшом салоне места явно не хватало, поэтому длительные поездки в таком составе не рекомендовались. А вот для двух пассажиров места хватало вполне. Более того, в дальней дороге, сиденья в салоне можно было быстро трансформировать в спальные места, устроившись, таким образом, на ночлег.

Неопытного водителя в «Запорожце» могли удивить некоторые органы управления, которые благодаря заднемоторной схеме находились не на своих привычных местах. Так ручка «подсоса» спряталась… между передними сиденьями, а рычажок замка капота за средней стойкой кузова.

Много справедливых нареканий вызывал у автолюбителей автономный бензиновый отопитель, который работал из рук вон плохо. Ездить зимой, в мороз, на «Запорожце» крайне не приятно. А жарким летом возникала другая проблема – из-за недостаточного охлаждения двигатель машины был склонен к постоянному перегреву и тогда бензонасос машины отказывался прокачивать топливо. Машина глохла в самый неподходящий момент и выручала лишь смоченная холодной водой тряпка, вовремя накинутая на упомянутый бензонасос для охлаждения.

Но были у V-образного четырехцилиндрового двигателя и свои преимущества перед другими – например, полнопоточный центробежный масляный фильтр хорошо справлялся со своими обязанностями и не нуждался в сменных фильтрующих элементах, а, следовательно, в дополнительных расходных материалах.

Интересный момент - поскольку момент сил инерции в распределительном вале двигателя «Запорожца» не был уравновешен, в его конструкцию, внутрь ввели дополнительный вал с противовесами. Он вращался с тем же числом оборотов, что и распределительный, но в противоположном направлении.

В целом ресурс мелитопольского двигателя оказался не большим, номинально 125 000 км, а реально не более 40-50 тыс. км, так как у владельцев не всегда хватало возможностей правильно ухаживать за двигателем и заливать в него масло надлежащего качества.

Сами двигатели с воздушным охлаждением при работе издавали нещадный грохот с характерным завыванием воздушного осевого вентилятора – такое нагромождение звуков трудно спутать с работой другого мотора и «Запорожец» можно было быстрее услышать, чем увидеть.

Еще одна удивительная способность автомобиля – постоянно нарушающиеся углы установки колес, из-за чего «Запорожцы» постоянно колесили по дорогам «вразвалочку». Вернуть колесам первоначальное положение достаточно сложно и многие владельцы просто мирились с повышенным износом шин на своих машинах.

.Эмблема:

Достопримечательность города Запорожье – плотина Днепрогэс, которая находится фактически прямо в центре города. Это массивное гидросооружение, построенное на волне энтузиазма первых советских пятилеток являлась в СССР символом индустриальной эпохи и естественно нашла свое отражение в эмблеме «Запорожца». В над капотном пятиугольнике над каскадом гидроэлектростанции изображены стильные буквы ЗАЗ – Запорожский автомобильный завод. Фон эмблемы красный – как у большинства символов Советской Власти.

Интересные факты:

Для поставки на экспорт были созданы специальные модификации ЗАЗ-968Э и ЗАЗ-968ЭГ, с экспортными двигателями МеМЗ-968А, с увеличенной степенью сжатия до 8,4, под более качественный бензин с более высоким октановым числом, и соответственно с более высокой выдаваемой мощностью - 45 л.с. (33 кВт) при 4500 об/мин. Поступающим за рубеж машинам, вместо труднопроизносимого слова «Запорожец» придумали звучное имя «Ялта», или как это писалось латиницей на самих машинах – Jalta.

«Ялты» продавались не только в социалистических странах, но и в некоторых капиталистических, например в Финляндии. Основные внешние отличительные признаки экспортных машин – зеркало заднего вида установленное на переднем крыле, передние фары чешского производства, и задние катафоты установленные под самой крышкой капота (для внутреннего рынка катафоты устанавливали значительно ниже – над бампером).

Практически каждое поколение «Запорожцев» в народе получало свое прозвище: ЗАЗ-965 за характерную форму кузова называли «горбатым», а следующее семейство ЗАЗ-966 и ЗАЗ-968 за выступающие сбоку воздухозаборники прозвали «ушастыми», когда же воздухозаборники на ЗАЗ-968М поспешили убрать, машину тут же нарекли «мыльницей», за ее примитивную форму, в которой «глазу не за что зацепиться». А может быть, ассоциации с мыльницей возникли из-за проходящего по всему периметру кузова ребра жесткости, зрительно разделяющего кузов в горизонтальной плоскости на две половины. Слишком уж это похоже на аналогичную линию разъема на пластмассовой коробочке для мыла.

Цена:

«Запорожец», пожалуй, был самым доступным легковым автомобилем за всю историю СССР. Новая машина в автомагазине стоила 3 500 рублей. Для сравнения, в те же года ВАЗ-2101 «Жигули» стоил 5 500 руб, а ВАЗ-2103 «Жигули» - 7 500 руб. Понятно, что за такие деньги рассчитывать на какие-либо удобства в автомобиле не приходилось, но свою утилитарную задачу по доставке пассажиров «из пункта А в пункт В» «Запорожцы» выполняли.

Дальние родственники:

NSU Prinz IV (1961) Бытует мнение, что дизайн «Запорожцев» второго поколения «срисован» именно с этой модели. Да, она оказала сильное влияние на окончательный облик серийного «Запорожца», но нужно учитывать еще то, что первые опытные образцы «ушастого» «Запорожца» появились одновременно с представлением публике Prinz IV, в 1961 году, а это значит, что концепция нашей машины была заложена намного ранее. Просто у NSU и у ЗАЗ есть один общий «родственник» - американский Chevrolet Corvair, появившийся на свет осенью 1959 года и послуживший прототипом для обеих машин. Этот один из самых скандальных автомобилей в истории Америки подарил «Принцу» и «Запорожцу» то самое, хорошо узнаваемое горизонтальное ребро жесткости, проходящее по периметру всей машины, благодаря которому все три машины очень похожи между собой.

Trabant 601 (1964 г.) – Как шутили сами немцы в Восточной Германии, благодаря «Запорожцу» даже Trabant стал конкурентоспособным. В отличие от нашего «народного автомобиля» немецкий был более продвинутой компоновки с двигателем расположенным спереди и передними ведущими колесами, но обладал своими врожденными недостатками – слабым двухтактным двухцилиндровым двигателем воздушного охлаждения, и тесным двухдверным кузовом с навесными панелями из дуропласта, сделанными из отходов хлопкообрабатывающей промышленности.

Polski FIAT-126P (1973 г.) В Польше, по итальянской лицензии также выпускался микролитражный легковой автомобиль заднемоторной компоновки, с двигателем воздушного охлаждения. Но на этом сходство между FIAT-126P и «Запорожцем» заканчивалось. На польской машине стоял «дохлый» двухцилиндровый двигатель с нижним распредвалом, мощностью всего 23 л.с. А сама машина оказалась более чем на полметра короче и значительно уже нашего «Запорожца», в результате чего он выглядел по сравнению с Polski FIAT-126P чуть ли не лимузином.

**Модификации:**

Автомобили ЗАЗ-968 и ЗАЗ-968А продолжили развитие модельного ряда «Запорожцев» второго поколения, начатое 966-ой машиной. Их выпуск на Запорожском автомобильном заводе «Коммунар» пришелся на 1971 - 1978 года для ЗАЗ-968 и на 1971-80 года для ЗАЗ-968А. На их базе в основном создавались специальные версии легковых автомобилей для водителей инвалидов, так как значительная часть «Запорожцев» (до 30% от общего выпуска) всегда поступала в органы социального обеспечения и Советского комитета ветеранов войны и бесплатно или со значительными скидками распределялась между людей с различными дисфункциями. Такие машины всегда обозначались специальными знаками на ветровом и заднем стекле: сначала просто ограничительными знаками «60» с максимально разрешенной скоростью передвижения, потом красным треугольником с желтым фоном и вписанной черной буквой «Р», позже схематичным черным треугольником на круглом желтом фоне.

**ЗАЗ-968Б** «Запорожец» (1973-80 г.) и **ЗАЗ-968АБ** «Запорожец» (1975-80 г.) - специальная инвалидная версия для инвалидов, у которых ампутированы или повреждены ноги, но здоровые руки. Машина имеет ручной гидравлический привод включения сцепления, ручные приводы тормозов и дроссельной заслонки карбюратора (вместо педали газа).

**ЗАЗ-968Б2** «Запорожец» (1973-79 г.) и **ЗАЗ-968АБ2** «Запорожец» (1974-79 г.) - модификация для инвалидов, у которых повреждена одна правая нога, но здоровые руки. Эта машина имела ручной привод дроссельной заслонки карбюратора, вместо педали газа, ручной привод гидравлических тормозов и педаль для привода сцепления.

**ЗАЗ-968АБ4** «Запорожец» (1974-1980 г.г.) - модификация для инвалидов, у которых повреждена одна левая нога, но здоровые руки. Машина оснащалась ручным гидравлическим приводом включения сцепления.

**ЗАЗ-968Р** «Запорожец» (1973-80 г.) – самая сложная по управлению модификация, имеющая особые органы управления, рассчитанные на инвалидов, имеющих всего одну здоровую руку и одну ногу. Силовой агрегат на эту модификацию специально устанавливался малосильный (27 л.с) . Помимо этого машина имела электромагнитное сцепление и коробку передач от 40-сильного мотора, но без четвертой передачи. Скорость машины была строго ограничена 60 км/ч по соображениям безопасности.

**ЗАЗ-968АП** «Запорожец» - модель с кузовом пикап не предназначалась для массового использования в народном хозяйстве и производилась небольшими партиями только в качестве внутризаводского транспорта завода, но отдельные экземпляры получали государственную регистрацию и использовались как заводские «технички» при сопровождении новых моделей «Запорожцев» на испытаниях.

**Техническая характеристика ЗАЗ-968А «Запорожец»:**

Число мест 4

Вес автомобиля в снаря­женном состоянии, кг:

без нагрузки: общий 840

с нагрузкой 4 чело­века: общий 1160, на ось переднюю/заднюю 470/690

Дорожные просветы, мм: под осью передней/задней 203/190

Наименьший радиус по­ворота, м:

по колее переднего наружного колеса 5,5

внешний — по наибо­лее выступающей части 5,9

Максимальная скорость, км/час 118

Контрольный расход топ­лива при скорости 80 км/час, л/100 км 6,2

Тормозной путь со скоро­сти 80 км/час, м 43,2

Марка, тип двигателя и число цилиндров МеМЗ-968, V-образный, карбюраторный, че­тырехтактный, 4-цилиндровый, воздушного охлаждения.

Диаметр цилиндра, мм 76,0

Ход поршня, мм. 66,0

Литраж двигателя, л 1,197

Степень сжатия 7,2

Порядок работы цилиндров двигателя 1-3-4-2

Максимальная мощность, л. с (кВт) 41,0 (30,2) при 4200-4400 об/мин

Максимальный крутящий момент, кгс.м (Н.м) 7,6 (74,5) при 2700-2900 об/мин

Карбюратор К-127

Электрооборудование 12 в

Аккумуляторная батарея 6СТ-55

Генератор Г-502А

Реле-регулятор РР-310-Б

Стартер СТ-354

Прерыватель - распреде­литель Р-114Б

Свечи зажигания А-23

Сцепление Однодисковое, сухое

Коробка передач: механическая, 4-ступенчатая, с синхронизаторами на I, II, III и IV передачах.

Передаточные числа: . I—3,8; II—2,12; III-1,409; IV – 0,964, задний ход — 4,156:

Главная передача одинарная со спиральными зубьями . 4,125

Размер шин .6,15-13

Тормоза: рабочий - барабанный, на все колеса с раздельным гидравлическим приводом и автоматической регулировкой зазоров.

стояночный - на задние колеса с механическим приводом

Рулевой механизм - глобоидальный червяк и 2-гребневый ролик, передаточное число 17

Подвеска: передняя - независимая, рычажно-торсионная, задняя - независимая пружинная.