**03-333 ЗАЗ-965 "Запорожец" 4х2 микролитражный автомобиль, 2-дверный заднемоторный заднеприводный, мест 4, вес: снаряженный 650 кг, полный 970 кг, МеМЗ-965В 23 лс, 80 км/час, всех моделей 965 - 322166 экз., ЗАЗ г. Запорожье, 1960/61-64 г**.



**Изготовитель:** Запорожский орденов Октябрьской Революции и Трудового Красного Знамени (1963 г.) автомобильный завод «Коммунар», с 1965 г. - Министерства автомобильной промышленности СССР.

*При помощи https://dar-web.ru/st\_zaz965\_adaptiv.php*  *https://www.drive2.ru/b/520503033226854678/?ysclid=m1qn66x02k987200233 Matroskin-UA*

*Спасибо! Нужная работа!*

 История ЗАЗа уходит корнями в 1863 год, когда в Александровске, с 1922 года г. Запорожье, открылся завод по выпуску сельскохозяйственных машин, с 1923 года завод «Коммунар».

Согласно постановлению Совета Министров СССР №1293 г. Москва «Об организации производства микролитражных автомобилей» от 28 ноября 1958 года, Запорожский комбайновый завод «Коммунар» переименован в Запорожский автомобильный завод «Коммунар».

 Интерес к микролитражным, как их тогда называли, у нас в СССР возрос в середине 50-х годов. Толчком послужило то обстоятельство, что с 1956 года МЗМА прекратил производство малогабаритного (длина 3855 мм), легкого (840 кг), 4-местного [«Москвича-401»](https://dar-web.ru/st_m400_adaptiv.php) и перешел на более вместительный, комфортабельный и дорогой «Москвича-402». А спрос на компактную, легкую и простую машину не исчез.

 Как раз в те годы было принято решение реконструировать комбайновый завод «Коммунар» в Запорожье и завод легких дизелей в Мелитополе, с тем чтобы с 1960 года развернуть производство микролитражных автомобилей. Проектирование, постройку и доводку прототипов новой машины проводил коллектив Московского завода малолитражных автомобилей — МЗМА. Разработка их началась осенью 1956 года. За образец взяли FIAT-600, наиболее удачный автомобиль этого класса.

 Первый опытный образец машины — ей дали индекс «444» — был готов всего через год, в октябре 1957 года. Для малогабаритной машины решающим фактором всегда является диаметр колес. Учитывая дорожные условия нашей страны, конструкторы увеличили посадочный размер для шины с 12 до 13 дюймов. Другое важное отличие — на машине стоял не 4-цилиндровый двигатель водяного охлаждения, как на ФИАТе, а 2-цилиндровый оппозитный МД-65 Ирбитского мотоциклетного завода, имевший воздушное охлаждение.

 На следующий год МЗМА построил новые образцы с измененными элементами оформления: переднее крыло с более высокой верхней частью, иная форма облицовки. Один из них, окрашенный в цвет слоновой кости, с крышей морковного цвета, экспонировался зимой 1958/59 года на ВДНХ СССР.

Двигатель МД-65, созданный на базе мотоциклетного, оказался, как выявили испытания, непригодным для автомобиля. Поэтому сначала на МЗМА в 1957 году, а потом и в НАМИ началось проектирование нового, специального двигателя.

 В июне 1959 года в НАМИ были готовы два первых 4-цилиндровых двигателя ЗАЗ-965. Один (965Г) имел горизонтальное оппозитное расположение цилиндров и рабочий обьем 752 см3, другой (965В) — V-образное и рабочий объем 746 см3. По мощностным показателям обе конструкции были равноценны, но двигатель 965В обладал целым рядом преимуществ перед 965Г, был оригинальным и современным по конструктивному решению. Его и приняли для серийного изготовления.

 Первый пробный образец ЗАЗ-965 соберут уже 18 июня 1959-го. Правда, до начала серийного производства пройдет еще больше года. Первую партию завод собрал 22 ноября 1960 года и до конца года выпустил около полутора тысяч «Запорожцев». Так начал свою жизнь первый советский микролитражный автомобиль ЗАЗ-965. Правильнее было бы назвать его малогабаритным (4 места, длина 3330 мм), если учитывать современную терминологию. Наряду с базовой моделью завод строил модификацию 965С для перевозки почты (с правым расположением руля, металлическими панелями вместо задних окон и ящиком для писем на месте заднего сиденья); а также ЗАЗ 965Б с ручным управлением для инвалидов.

 С октября 1962 года по май 1969-го с конвейера сходил модернизированный «Запорожец» ЗАЗ-965А с более мощным 27-сильным двигателем, рабочий объем которого увеличили до 887 см3. Производство же 965, параллельно продолжалось примерно до середины 1963 года. Пока окончательно его на конвейере не заменила модификация 965А.

 «Запорожец-965» был хорошо принят потребителем. Хотя следует отметить, что нередко торсионы передней подвески теряли упругость, а в жаркую погоду двигатель перегревался. Но, несмотря на это микролитражка сразу же показала себя с наилучшей стороны в сельской местности, районах с плохими дорогами. Хорошей проходимостью ЗАЗ-965 обязан гладкому днищу, независимой подвеске всех колес, достаточной загрузке ведущих колес. Горожане быстро оценили в «Запорожце» его маневренность, хорошую экономичность, высокую прочность кузова. И конечно, двигатель с отдельными цилиндрами, сравнительно легкий и простой в демонтаже, всегда удавалось быстро и без труда снять, отремонтировать своими силами «на кухне» и без больших потерь времени поставить на место. Девять лет выпускалась эта машина.

 Существовали модификации с ручным управлением: ЗАЗ-965АБ (1963 г.) для эксплуатации инвалидами, у которых ампутированы или повреждены ноги, но совершенно здоровые руки, и ЗАЗ-965АР (1966 г.) с порошковой электромагнитной муфтой сцепления для инвалидов, не имеющих одной руки и одной ноги. Ручное управление сцеплением и тормозами у этой модификации были выполнены таким образом, что в механизме привода автомобиля были сохранены обычные педали тормоза и сцепления. Данные ножные органы управления сцеплением и тормозами были сохранены для того, чтобы дать возможность управлять автомобилем водителям, которые не имеют травм ног.

 Модификация ЗАЗ-965АЭ, имевшие торговое обозначение Jalta («Ялта»), отличались от 965А улучшенной шумоизоляцией, наличием слева наружного зеркала заднего вида, молдингами по бокам автомобиля и нижней кромке багажника. Другие дополнения - на усмотрение дилера..

 Модернизированный ЗАЗ-965А выпускался по 1969 г. Первые серийные «Запорожцы» второго поколения сошли с конвейера в 1966 году, причём с лишь слегка «подновлённым» двигателем от предыдущей модели (ЗАЗ-966 с двигателем МеМЗ-966В — объёмом 887 см 3, 27 л.с.). Это была так называемая модель ЗАЗ-966В (временная). Преемник 965-го с 3-объёмным кузовом стал крупнее, сравнительно комфортабельнее, с неплохими динамическими и скоростными характеристиками.

*https://www.drive2.ru/b/288230376152233854/?ysclid=m1qopw69ez762835522 Mafiosi1990*

Информация взята с сайта zaz.kiev.ua

ЗАЗ 965 модификации по годам

ЗАЗ 965 и 965А выпускались ПАРАЛЛЕЛЬНО

965 — 1960-64

965А (1 серия) — 1962-66

965А (2 серия) — 1966-69

С границей между 1 и 2 сериями — неясно. Под 1 серией понимается машина с вогнутым передком и МеМЗ-966, а под второй — выпуклый передок и МеМЗ-966А. 965АР выпускался не то с 68, не то с 69 года. Имел полуавтоматическую коробку передач. Точнее, автоматическое сцепление.

Т**ехнические отличия**

октябрь 1962: начало выпуска ЗАЗ-965А с двигателем МеМЗ-966 мощностью 27 л.с.

конец 1963:

— начало установки электромагнитного привода включения стартера взамен механического;

— изменён узел "стойка и палец передней подвески" и отличается от прежнего установкой колпачка, запрессованного со стороны головки пальца в стойку, а с противоположной стороны — резинового кольца, которые защищают палец стойки, втулки и регулировочные шайбы от пыли и влаги;

— усилены рычаги передней подвески

июль 1964:

— начало установки передних сидений с откидной спинкой. При этом новые спинки взаимозаменяемы со старыми;

— видоизменение щитка приборов — установка указателя температуры взамен лампы аварийной температуры масла и перенос лампы аварийного давления масла на панель приборов.

январь 1965:

— начало установки тормозов с автоматической регулировкой зазора между колодкой и барабаном.

— разработка двигателя МеМЗ-966А мощностью 30 л.с., на машине с 1966 г.

Отличия от МеМЗ-966: карбюратор К-125, генератор переменного тока на 250 Вт (взамен генератора постоянного тока на 160 Вт), новый масляный радиатор, более тонкие шпильки крепления головок цилиндров (в средней, стержневой части), поперечный разрез головок цилиндров в нижней части рёбер для уменьшения вероятности коробления и более плотного стыка с цилиндрами.

**Внешние отличия**

**Начнём с передка:**

1) ЗАЗ-965, условно назовём "тип 0" (малая серия, 1960 год). Подфарники на крыльях, выполнены как бы на ножке, надпись Запорожець отдельными буквами, заводская эмблема первого образца, молдинга на капоте нет

2) ЗАЗ-965 тип 1 (1960-61 год) Подфарники остались на крыльях, но имеют более привычную, каплевидную форму. Надпись выполнена цельной, имеется росчерк. Появился молдинг на капоте, эмблема в виде звезды

3) ЗАЗ-965 тип 2 (конец 1961- начало 1964г.) Подфарники перенесены в крылья, собственно, под фары. В остальном — без изменений

1) ЗАЗ-965А тип 1 (октябрь 1962 — начало 1964 г.) Отличия от 2-го типа ЗАЗ-965 — отсутствие росчерка и наличие решёточки для звукового сигнала на выштамповке передка

2) ЗАЗ-965А тип 2 (1964 — начало 1967 г.) Отличия от 1 типа: заводской знак — ноздря, иной молдинг по капоту.

3) ЗАЗ-965А тип 3 (1967 г.) Выштамповка передка нового типа, т. н. выпуклая, с имитацией решётки. Появились повторители указателей поворотов, унифицированные с ЗАЗ-966. Наружное зеркало ставилось на экспортные образцы. Отсутствует надпись «Запорожець».

4) ЗАЗ-965А тип 4 (1968-1969 гг.) Заводской знак — от ЗАЗ-966 в виде пятиугольника с изображением ДнепроГЭС, отсутствует молдинг на капоте. Возможна установка наружного зеркала в экспортном исполнении

**Внешний облик задка машины** имел 3 разновидности:

1) ЗАЗ-965 (1960- начало 1961 г.) Выход охлаждающего воздуха — через прорези, выштампованные непосредственно в крышке мотоотсека. Фонарь освещения номерного знака если не такой же, то, во всяком случае, очень похож на те, что ставились на старые автобусы (Тот же ЛиАЗ)

2) ЗАЗ-965 (1961-62 г.) У данной модификации воздух выходит через прямоугольное окно, закрытое ажурной стекой (на фото сетка окрашена в цвет кузова, однако мне попадались экземпляры с хромированной рамкой) Фонарь освещения номера — без изменений

3) ЗАЗ-965/965А (1963-69 г.) Самый распространённый и привычный вид. Номерной знак устанавливается на кожух, через который выходит охлаждающий воздух, а фонарь освещения нового образца устанавливается над этим кожухом.

**Поподробнее про заводские эмблемы:**

1. Неизвестная мне эмблема, была на машинах первой опытной партии ноября 1960 года.

2. Знаменитая звезда. (ЗАЗ-965/965А 1960-64 г.) К звезде вплотную примыкает молдинг вдоль всего капота. По данным, предоставленным SIMON'ом, такие эмблемы были двух цветов — синего и красного.

3. "Ноздря" или "Носик" (ЗАЗ-965А 1964-67 г.) Выполнена по тому же принципу, что и звезда — силуминовый хромированный корпус и плексигласовая вставка с объёмным рисунком. "Ноздря" плавно переходит в молдинг.

По данным 965mmx, были синего и красного цветов.

4. Последний тип заводского знака (ЗАЗ-965А 1968-69 г., а также ЗАЗ-966/968/968А), получивший название "ДнепроГЭС", т.к. несёт на себе символическое изображение плотины этой станции и надпись "ЗАЗ" фирменным стилизованным шрифтом. Выпускались в двух цветовых вариантах: Зелёный Красный

|  |
| --- |
| Краткая характеристика автомобилей ЗАЗ-965 и ЗАЗ-965А |
| **Автомобиль** | **ЗАЗ-965** | **ЗАЗ-965А** |
| **Эксплуатационные параметры:** |
| Число мест в кузове | 4 |
| Наибольшая скорость с полной нагрузкой | 90 км/ч | 100 км/ч |
| Расход бензина на 100 км | 6,5 л | 5,5 л |
| Емкость бака | 30 л |
| **Масса:** |
| пустого автомобиля | 610 кг |
| снаряженного автомобиля без нагрузки | 665 кг |
| снаряженного автомобиля с полной нагрузкой | 965 кг |
| **Габаритные размеры:** |
| Длина Ширина Высота (без нагрузки) мм | 3330 13951450 |
| База (расстояние между осями) | 2023 мм |
| Колея колес: передних / задних мм | 1150 / 1160 |
| Дорожный просвет | 175 мм |
| Наименьший радиус поворота | 5 м |
| Передний угол свеса | 36 град. |
| Задний угол свеса | 25 град. |
| **Двигатель:** | **МеМЗ-965/966** | **МеМЗ-966/966А** |
| Рабочий объем двигателя | 784/887 см3 | 887 см3 |
| Степень сжатия | 6,5 | 6,5 |
| Максимальная мощность | 23/26 л.с. | 27/30 л.с. |
| Бензин | АИ-72 | АИ-76 |