**03-028 ЗАЗ-965АЭ "Запорожец" 4х2 2-дверный заднемоторный заднеприводный микроавтомобиль в экспортном исполнении «Ялта», мест 4, вес: снаряженный 665 кг, полный 965 кг, МеМЗ-966/966А 27/30 лс, 100 км/час, порядка 30 тыс. экз., завод «Коммунар» г. Запорожье, 1962-69 г**.



*Из статьи С. Орлова «Запорожец» за границей: кому он там был нужен и почему назывался «Ялтой», 29.03.2024 5koleso.ru*

Скромные микролитражные «Запорожцы», начиная с «горбатого», как ни странно, тоже отправляли на экспорт. Причем в довольно больших количествах.

В СССР над маленькими круглыми машинками с мотором, расположенным сзади, многие смеялись. Их уничижительно обзывали и числили «недоавтомобилями». Правда, многие остряки в душе мечтали иметь хотя бы такую машину. А по европейским меркам 1960‑х ЗАЗ-965 по инженерии и комфорту был вполне приличным автомобилем своего класса. Плюс — низкая цена, и соответственно, интерес к машине и за рубежом.

КАК ВАС НАЗЫВАТЬ?

Но имя «Запорожец» и по-русски звучит не то, чтоб очень благозвучно. А уж на европейских языках — прочитать и произнести это слово совсем сложно. Каких только написаний на латинице не было! Скажем, и Zaporogets, и Zaporothets. Встречались и иные варианты. Вот поэтому ЗАЗ-965 стал первым советским автомобилем, задолго до «Жигулей», ставших «Ладой», получившим специальное экспортное имя — Jalta («Ялта»). Звучало вполне нейтрально и благозвучно.

Придумали имя Jalta уже в 1962 году, в первую очередь для экспорта в Финляндию. Страна и ее соответственно автомобильный рынок были небольшими, но в небогатой Финляндии советские машины пользовались устойчивым спросом. А Союзу очень нужна была западная валюта.

Имя «Ялта» прижилось и на иных рынках. Но в Голландии, например, где ЗАЗ-965 тоже продавали, название советской микролитражки писали по-другому — Yalta.

С ДРУГИМ ЛИЦОМ

Конечно, как и иные советские автомобили, поставляемые на экспорт, «Запорожцы», они же — «Ялты» доводили и принимали на заводе более тщательно, что обычные машины. Именно поэтому советские автомобилисты мечтали купить именно экспортную модификацию любой советской машины. А они в продажу иногда, действительно, попадали.

А в 1965 году ЗАЗ подготовил специальную экспортную версию 965Э, вскоре переименованную в 965АЭ, поскольку завод запустил в производство модернизированный ЗАЗ-965А. На экспортных «Запорожцах» переделали передок: вместо передней панели с углублением, поставили выступающую наладку. Сначала она была съемной, но вскоре новую панель сделали цельной. С передка также исчезла пятиконечная звезда. Для экспорта на Запад она уже совсем не подходила. Кстати, в первую очередь по той же причине еще раньше звезда исчезла с передка «Волги» ГАЗ-М21. Вскоре все внешние изменения экспортного «Запорожца» перешли и на обычные «внутренние» ЗАЗ-965А.

Экспортные ЗАЗ-965 получили косые молдинги на бортах и даже зеркало заднего вида на левом крыле. Машины комплектовали улучшенной обивкой салона и шумоизоляцией. На «Запорожцах» для поставки за границу впервые стали ставить и рули с утопленной ступицей и хромированным кольцом звукового сигнала. А на часть ЗАЗ-965АЭ монтировали даже пепельницу и радиоприемник. Позднее для некоторых запалноевропейских стран автомобили оборудовали местами крепления ремней безопасности, которые в Союзе обязательными стали лишь примерно через десятилетие.

Двигатели увеличенной с 27 л. с. до 30 л. с. мощности тоже впервые стали монтировать на ЗАЗ-965АЭ. Подготовили даже модификацию 965Д с правым рулем. Но ее в серию не пустили, поскольку в странах с левосторонним движением машины не продавали. В довершение к улучшениям, проводимым заводом «Коммунар», где делали «Запорожцы» западные дилеры устанавливали на советские машины нормальные шины. Иных изменений в конструкцию и дизайн советских микролитражек не вносили.

КОМУ ОНИ НУЖНЫ?

За все время выпуска семейства ЗАЗ-965 около 10 % машин отправили за границу. Конечно, в первую очередь в социалистические страны. На первом месте была Болгария, где продали почти 14,5 тысяч машин. В ГДР ЗАЗ-965 составлял условную конкуренцию местному Trabant. Правда, продавался «Запорожец» в куда меньших масштабах. За все время покупателей нашли 12 554 машины.

Хотя и не в таких количествах, но в развитых капиталистических странах ЗАЗ-965 тоже продавали. В Финляндию отправили 1201 автомобиль, в Данию — 1200 машин. Более четырехсот ЗАЗ-965АЭ продали в Нидерландах и более 750 — в Бельгии.

В 1960-е годы в структуре В/О «Автоэкспорт» было шесть обществ со смешанным: А/О «Matreco Bil» (Швеция), «Konela» (Финляндия), А/О «Konela Norge Bil» (Норвегия), А/О «Scaldia-Volga» (Бельгия), А/О «Waateco» (Нигерия), А/О «Cateco» (Камерун).

*Имя автора и источник не сохранил*

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».

В 1960 году на ЗАЗе шла подготовка к производству новой машины. Первую партию завод собрал 22 ноября. За 1960 год всего было выпущено 537 товарных автомобилей, из них 15 установочные, для проверки качества сборки. Также к концу года была подготовлена документация на производство модификации с ручным управлением – ЗАЗ-965Б. 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. Серийные ЗАЗ-965 получили некоторые детали от автомобилей, которые уже выпускались на МЗМА. От Москвич-407 автомобили получили: рулевое колесо, зеркало, стеклоподъемники, часть приборов электрооборудования и обивку салона из одинаковой ткани.

В 1961 г.началось производство модификации – 965Б. Модификация предназначалась для людей, которые потеряли одну или обе ноги. Ручное управление включали подрулевые "гашетки" акселератора и сцепления, рычаг постоянного газа и рычаг привода тормоза. При этом стандартные педали сцепления и тормоза остались на своих местах: это облегчало управление машиной при частичном сохранении работоспособности ног. За 1961 год завод собрал 1384 автомобиля.

Тогда же завод начал производство модификации для обслуживания больных на дому, которая получила индекс – 965М. Автомобиль внешне кроме красного креста на заднем боковом окне и лобовом, больше ничем отличался от обычного автомобиля. За 1961 год завод собрал 1000 автомобилей.

В 1962 году кроме модификаций 965Б и 965М, начался выпуск модификации – 965С. Версия ЗАЗ-965 с правым расположением руля изначально предназначалась для стран с левосторонним движением, но впоследствии завод выпустил несколько партий автомобилей для нужд почты СССР. Полное название – автомобиль специализированный ЗАЗ-965С.

Модификация отличалась от базовой модели заглушенными задними окнами, установленным ящиком для корреспонденции вместо заднего сиденья и, конечно, правым расположением руля, что упрощало процедуру изъятия писем. Всего за 1962 год было собрано 200 автомобилей.

Еще в I-м квартале 1961 г. была разработана техническая документация на модель 965А, в апреле был изготовлен один образец машины, который на конец года проходил заводские испытания. Подготовленная техническая документация была передана для подготовки производства. В октябре 1962 г. на конвейер встала новая модификация – ЗАЗ-965А. Основное отличие это новый силовой агрегат – МеМЗ-966, состоящий из двигателя рабочим объемом цилиндров 887 см3, мощностью 27 л.с. при 4000 об/мин, сцепления, коробки передач и главной передачи с передаточным числом 4,63. Производство же 965, параллельно продолжалось примерно до середины 1963 года. Пока окончательно его на конвейере не заменила модификация 965А. С 1966 г. на машине начали устанавливать новый двигатель МеМЗ-966А мощностью 30 л.с.

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, поперечный разрез головок цилиндров в нижней части рёбер для уменьшения вероятности коробления и более плотного стыка с цилиндрами.

На новой машине продолжили выпускать 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

Позже появилась экспортная модификация ЗАЗ-965АЭ, имевшая торговые обозначения Yalta, Eliette или ZAZ. В большей части машины поставлялись в страны социалистического лагеря.

Импорт в Западную Европу осуществлялся через финскую компанию Konela и бельгийскую Scaldia под названием «Yalta». Наши «горбатые» был довольно конкурентоспособны как в цене, так и в качестве. В среднем, за год родину покидало примерно 4-5 тысяч автомобилей.

Отличий по отношению к ЗАЗ-965А, касающихся технической части, в этой модификации не было. В автомобиле ЗАЗ-965АЭ "Ялта" отделка салона выполнена по сравнению с модификацией ЗАЗ-965А более качественно. Она отличалась от 965А улучшенной шумоизоляцией, наличием слева наружного зеркала заднего вида на переднем левом крыле, молдингами по бокам автомобиля со значком 965А сзади на крыльях. На капоте моторного отсека установлена хромированная надпись Jalta. На усмотрение дилера машина могла оснащаться пепельницей, радиоприёмником и бардачком.

С 1967 г. на автомобиле появилась выштамповка передка нового типа, т. н. выпуклая, с имитацией решётки. Появились повторители указателей поворотов, унифицированные с ЗАЗ-966. В 1968 г. установили заводской знак от ЗАЗ-966 в виде пятиугольника с изображением ДнепроГЭС убрали молдинг на капоте.

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.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Краткая характеристика автомобилей ЗАЗ-965 и ЗАЗ-965А | | |
| **Автомобиль** | **ЗАЗ-965** | **ЗАЗ-965А** |
| **Эксплуатационные параметры:** | | |
| Число мест в кузове | 4 | |
| Макс. 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 без нагрузки | 665 кг | |
| снаряженного с полной нагрузкой | 965 кг | |
| **Габаритные размеры:** | | |
| Длина | 3330 мм | |
| Ширина | 1395 мм | |
| Высота (без нагрузки) | 1450 мм | |
| База (расстояние между осями) | 2023 мм | |
| Колея передних колес | 1150 мм | |
| Колея задних колес | 1160 мм | |
| 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 |