

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 11



ЗАЗ-966 — «УШАСТЫЙ
ЗАПОРОЖЕЦ»



НОВЫЙ «ЗАПОРОЖЕЦ»



ЗАПОРОЖСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД



12+

КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 001200

hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 11, 2018

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрида Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Ветокан, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Ветокан, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов: **8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:
info@hachette-kolleksia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций.
Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.
Распространение: ООО «ЦДС»
E-mail: toa@bauermedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск,
ул. Сурганова, 57 Б, офис 123. Тел: +375-17-331-94-27 (41)

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КадрПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы. Тел: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»
Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,
оф.15 В, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ЗДІПРЕСС УКРАЇНА»,
ул. Дмитрова, 5, корп.10а, г. Киев, 06680
Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)
можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83
www.podriiskaedipresse.ua
E-mail: podriiskaedipresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 11 100 экз.
Цена: 1299 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендуемую цену выпуска. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность номеров
и их содержание. Воспроизведение материалов в любом
виде, полностью или частично, запрещено.
Все права защищены.

Copyright © 2018 Ашет Коллекция
Copyright © 2018 Hachette Collections
Copyright © 2018 Ашет Коллекция Украина
Периодическое издание. В каждом номере журнал
и масштабная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат
для точного описания товара.
Подписано в печать: 23.03.2018.
Дата выхода в свет: 14.06.2018.

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

313-966 - «Ушастый
Запорожец»

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

Новый «Запорожец»

ИСТОРИЯ ЗАВОДОВ



10

Фотографии и иллюстрации: 1 © РИА Новости; 3 © РИА Новости;
4 © И. О. Кордаков; 5 © Елена Кордаковская/Одесская Лига;
6 (автору слева) © Valentin Khlybnyuk/TASS, (автору справа) © частная коллекция,
(автору) © РИА Новости; 7 (автору) © Robert Nafikov/TASS,
(автору) © Аллавака Оксана/Одесская Лига; 8 © РИА Новости;
9 © частная коллекция; 10 © РИА Новости; 11 © РИА Новости.

Запорожский
автомобильный завод

ЗАЗ-966 – «Ушастый Запорожец»



Бывшие владельцы неказистой машинки ЗАЗ-966 с малюсеньким прозвищем вспоминают о ней с большой теплотой. И она действительно заслуживала уважения.

Серийное производство «Горбатого» – легкового автомобиля особо малого класса «Запорожец» ЗАЗ-965 – началось 1 октября 1960 года. И практически одновременно молодой и амбициозный коллектив конструкторов завода «Коммунар» в Запорожье приступил к разработке новой модели. Удивляться столь резкому старту не приходится. Во-первых, ЗАЗ-965 был чужим детищем – его разработали совместными усилиями Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт (НАМИ) и Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА) и уже в готовом виде передали на «Коммунар». Во-вторых, в ходе начавшейся эксплуатации ЗАЗ-965 выявилось очень много недостатков, главными из которых были тесный салон с высоким уровнем шума, крошечный багажник, склонность двигателя к перегреву и откровенно устаревшая конструкция дверей, подвешенных на задних петлях.

На смену «Горбатуму»

Устранить все эти недостатки и взялись запорожские конструкторы. Однако опыта им не хватало, и дело затянулось – первые серийные «Запорожцы» нового поколения начали покидать цеха только в 1966 году, причем это были микролитражки ЗАЗ-966В, в индексе



На выставочном стенде «Запорожец» ЗАЗ-966 смотрится ничуть не хуже своих европейских собратьев, восходящих к общему прототипу, 1973 г.

Модель автомобиля ЗАЗ-966 «ЗАПОРОЖЕЦ»



Коробка передач
адаптирована под
маленькие размеры
первичной передачи.

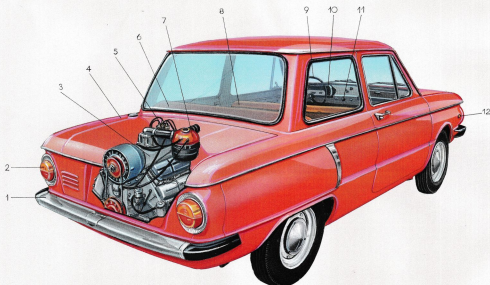
Передняя подвеска –
независимая
рычажно-пружинная.



Защитная деталь
облака – бортик
воздуховода является
(пластмассовый – пластик).

Двигатель воздушного
охлаждения
расположен сзади.

Перечень позиций автомобиля ЗАЗ-966 «ЗАПОРОЖЕЦ»



- 1 – задний бампер,
- 2 – задний фонарь,
- 3 – двигатель МеМЗ-966,
- 4 – кузов,

- 5 – распределитель зажигания,
- 6 – заднее сиденье,
- 7 – воздушный фильтр,
- 8 – переднее сиденье,

- 9 – рулевое колесо,
- 10 – приборный щиток,
- 11 – ключ замка зажигания,
- 12 – повторитель указателя поворота.

Технические характеристики автомобиля ЗАЗ-966 «ЗАПОРОЖЕЦ»



Число мест: 4

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 780

Полная масса, кг: 1080

Габаритные размеры, мм:

длина – 3724 ширина – 1532
высота – 1368 база – 2160

Дорожный просвет, мм: 190

Двигатель: МеМЗ-966, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, V-образный, воздушного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 41 при 4400 об/мин

Рабочий объем, см³: 1197

Коробка передач: механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк с двугребневым роликом

Подвеска передняя: независимая рычажно-торсионная

Подвеска задняя: независимая пружинная

Размер шин: 5,20 – 13»

Макс. скорость, км/ч: 120

Время разгона до 100 км/ч, с: 32

Расход топлива при смешанном цикле, л/км: 8 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 40

которых буква «В» означает «временная», то есть машина с новым кузовом, но старым силовым агрегатом. Автомобили с новым 40-сильным двигателем появились год спустя, но производство микролитражек со старым мотором от «Горбатого» не прекращалось. По причине нехватки новых двигателей ими оснащали часть машин даже следующей, 968-й, модели.

На запланированный объем выпуска в 150 тыс. машин модели ЗАЗ-966 в год заводу выйти так и не удалось, более того – даже 100-тысячный рубеж был достигнут лишь в 1975 году... Мешало запланированному развертыванию серийного производства в первую очередь то, что все силы и, разумеется, средства отечественного автомобилестроения были брошены на строительство Волжского автозавода.

Дизайн

Как и у большинства отечественных автомобилей, у ЗАЗ-966 есть прототипы за рубежом. Это и не удивительно, учитывая, что советское автомобилестроение никогда не занимало лидирующих позиций в мире, отставание по части обновления модельного ряда было особенно значительным, что вынуждало ориентироваться на западный опыт. В 1950–1970-х годах европейские автопроизводители также активно заимствовали конструктивные, технологические и дизайнерские решения у американских автомобилей. Прототипом предшественника ЗАЗ-966 – ЗАЗ-965 – была итальянская микролитражка Fiat 600. Причем эта связь советской стороной никогда не отрицалась; напротив,

при разработке отечественного аналога конструкторы вполне осознано (ибо таково было распоряжение сверху) старались максимально сохранить членение отдельных панелей кузова и технологические операции по изготовлению, как у оригинала. Другое дело – ЗАЗ-966. Прямого аналога у него нет. Ранние прототипы машины имели довольно оригинальную внешность, а серийные образцы по дизайну напоминают немецкую малолитражку NSU Prinz IV (1961). Однако последняя сама, как и целый ряд заднемоторных легковых автомобилей 1960-х годов, пластическим решением кузова с «опоясывающей» поддоковой линией повторяла американский Chevrolet Corvair, представленный в конце 1959 года. Надо сказать, что дизайн этой машины был в те годы вообще одним из наиболее часто копируемых: список выполненных в близком ключе автомобилей весьма широк – в него, среди прочих, входят такие модели, как британский

★ ФОРМАЛЬНО «ОСОБО МАЛЫЙ»

Новый «Запорожец», оставаясь по формальным показателям в «особо малом» классе, стал заметно крупнее (длина – 3730 мм против 3326 мм у ЗАЗ-965) и тяжелее предшественника. По габаритам, массе и стоимости он довольно близко подошел к моделям более высокого класса – «Москвичкам» и «Жигулям», при этом по потребительским качествам отличался от них существенно, и не в лучшую сторону.

Модель номер



Братья «Запорожец» на ВДНХ: «Горбатый» ЗАЗ-965 и «Ушастый» ЗАЗ-966.





Минирагированный
автомобиль «Запорожец»
3A3-966. 1964 г.

Sunbeam/Hillman Imp, немецкий NSU Prinz, итальянский FIAT 1500/1500, французские Simca 1000 и Renault 8R, японские Mazda 800 и Hino Contessa. «Шевроле» появился раньше других, поэтому и стал прообразом всего стиля, а остальные модели – в примерно равной степени подражаниями.

Есть основания предполагать, что прототипом 3A3-966 послужил вовсе не NSU Prinz, а непосредственно Chevrolet Corvair. Машина этой марки имела в распоряжении НАМИ, а позже была передана на Запорожский автозавод (по другим данным – на Мелитопольский моторный завод МЕМЗ) для изучения системы охлаждения двигателя. Оформление задних фонарей и профилировка борта явно перекликаются с другой американской моделью – Ford Falcon начала 1960-х годов. Интерьер с панелью

«Запорожец» 3A3-966
1973 г.



3A3-966. Вид сзади. Современная фотография.

приборов, выполненной в виде открытой полки, трапециевидальным щитком приборов и двухспицевым рулем сильно напоминал английский Hillman Imp. Впрочем, заводские дизайнеры «Коммунара» все же постарались по возможности развести внешность своего автомобиля с североамериканской моделью, позаимствовав лишь общий стиль – в отличие от того же NSU, создатели которого стремились просто адаптировать композицию кузова Corvair к популярному на европейском рынке размерному классу. Получил новый «Запорожец» и свои, только ему свойственные, характерные детали облика – бортовые воздухоуловители в задней части кузова, знаменитые «уши». У зарубежных «братьев» такой детали экстерьера не было, поскольку они почему-то не испытывали проблем с охлаждением двигателя.

Для начала 1960-х годов дизайн маленького автомобиля был весьма свежим и оригинальным, обращая на себя внимание в автомобильном потоке, но к концу десятилетия безнадежно устарел. Тем не менее кузов «966-го» почти без изменений перешел к последующим моделям 968-й серии, выпускавшейся вплоть до 1994 года. Несмотря на свой несовременный вид, автомобиль по-прежнему пользовался спросом.

Особенности конструкции

Двигатель «Запорожца» 3A3-966 – так называемая «сороковка» – представлял собой значительно обновленную версию предыдущей модели, рабочий объем которой был нарашен с 877 до 1197 см³ за счет увеличения как диаметра цилиндров, так и хода поршня, в результате чего значительно возросли масса и габариты агрегата, но существенно повысились его тяговые характеристики и ресурс. Принцип работы системы охлаждения на 3A3-966B с «тридцаткой» оставался таким же, как на 3A3-965: забор воздуха через отверстия по бокам кузова, расположенный позади блока цилиндров вытяжной вентилятор, протягивающий воздух через рубашку охлаждения и выбрасывающий его назад. В результате продвух моделей будущего автомобиля в аэродинамической трубе появилось одно новшество: специальные уловители на воздухоприемных отверстиях, которые обеспечивали необходимый для работы системы подпор воздуха. На 3A3-966 с «сороковкой» впоследствии появилась более удачная система охлаждения, с обратным

направлением потоков воздуха. Воздух, проходящий через «уши», по-прежнему подавался в моторный отсек через расположенные в задних крыльях воздуховоды, но теперь сначала поступал в открыто расположенный вентилятор системы охлаждения, которым прогонялся через рубашку охлаждения двигателя и через кожухи охлаждения двигателя выходил вниз, под машину.

Для 40-сильного двигателя была разработана новая коробка передач, имевшая полностью синхронизированный ряд передач переднего хода, что существенно облегчало управление автомобилем. Характерной особенностью новой коробки было отсутствие прямой передачи – четвертая передача в ней была повышающей, то есть имела передаточное отношение менее единицы, как пятая на современных автомобилях.

Что касается ходовой части, то главным нововведением в ее конструкции стало использование полностью переработанной задней подвески с более совершенной кинематической схемой. Вместо качающихся полуосей с одним шарниром и установленных под углом 45° А-образных рычагов в ней были применены треугольные продольно-качающиеся рычаги и полуоси с двумя шарнирами на каждой (внешние – карданные, внутренние – типа «кокошак»). Цилиндрические пружины, играющие роль упругого элемента, образовывали с амортизаторами единые узлы, опирающиеся на кузов через сферические резиновые подушки, что обеспечило возможность качания амортизатора при рабочем ходе подвески.

Передняя подвеска была переработана по сравнению с предыдущей моделью, но ее общая схема осталась прежней – два поперечных торсиона и крепящиеся к их концам четыре продольных рычага. Торсионы были заключены в стальные трубы, которые при помощи штампованных кронштейнов соединялись в агрегат, включающий в себя всю переднюю подвеску и детали рулевого управления, за исключением рулевого редуктора, и крепящийся на несущем кузове шестью болтами. В дополнение к торсионам в передней подвеске ЗАЗ-966 были применены цилиндрические пружины, воспринимавшие около 25 % нагрузки, что позволило значительно (практически вдвое) увеличить срок службы торсионов. Главное отличие передней подвески ЗАЗ-966 от предыдущей заключалось в том, что в ней вместо шкворней появились шаровые шарниры – по два с каждого борта.

Модернизация

За семь лет производства ЗАЗ-966 неоднократно подвергался мелкой модернизации. 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 «Горбатым». В 1969-м руль «почернел», а изначально двухстворчатые бамперы стали четырехстворчатыми: угловые клямки начали выпускать отдельными деталями. В 1971 году бамперы стали трехстворчатыми, потеряв центральный стик.

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 скрученных ребрах передних крыльев под фарами установили самостоятельные оранжевые поворотники. При этом исчезли боковые поворотители поворотов и шильдик на крышке багажника.

В 1971 году на «Запорожцах» с 40-сильным двигателем появились фонари заднего хода. У 50-сильной модификации сделанные под фонари выштамповки были глухими. Кстати, это единственный внешний признак, позволяющий 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. ★

Модель номера



«Запорожцы» на улице города Иурек, Таджикская ССР, 1970 г.

Автомобиль ЗАЗ-966. Экспозиционная модель второго поколения. Современная фотография.



НЕМНОГО О НАДЕЖНОСТИ

Кузов «Запорожца» превосходил по ресурсу «Москвич» и «Жигули», и даже без дополнительной антикоррозийной обработки начинал ржаветь лишь на пятый-седьмой год при постоянной эксплуатации в городе, а живучесть автомобиля позволяла ему сохранять способность самостоятельно передвигаться даже при серьезных неполадках и повреждениях.

Новый «Запорожец»

В 1967 году, когда отмечалось 50 лет Октябрьской революции, была введена 5-дневная рабочая неделя, появились фильмы «Неуловимые мстители» и «Берегись автомобиля», а еще – новый «Запорожец».

Предшественник «ушастого», автомобиль ЗАЗ-965, был, без сомнения, самым доступным транспортным средством в СССР. В 1960 году он стоил 1800 руб., и за это ему прощались все недостатки. 20 месячных зарплат (среднестатистических, конечно), несколько лет в очереди – и счастливый обладатель ЗАЗ-966 пополняет ряды советских автовладельцев.

Цена вопроса

На вопрос о том, сумел ли ЗАЗ-966 в полной мере заменить предшественника, нет однозначного ответа. С одной стороны, новый «Запорожец» во всех отношениях стал больше похож на полноценный автомобиль: более комфортный, достаточно мощный, с относительно неплохими скоростными и динамическими показателями. При этом практически не снизилась проходимость: семейство «Запорожец» 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. Она поднялась до 3 тыс. руб. и выше (в 1969 году ЗАЗ-966В стоил ровно 3 тыс. руб.). Конечно, автомобиль оставался относительно доступным для «широких народных масс», но уже не в той степени, как его предшественник. При этом человек, накопивший на столь сильно желаемое транспортное средство и выложивший за него немалую по тем временам сумму, получал в результате



Сборочный цех завода «Коммунар»: несмотря на все свои недостатки, и «горбатым», и «ушастым» «Запорожцы» пользовались популярностью у народа. 1972 г.

★ ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Для многих семей в СССР именно маленький «Запорожец» ЗАЗ-966 стал первым автомобилем. Он был предметом гордости и насмешек одновременно. «Полчас пазора, и ты н работ» – это именно о нем. «Запорожец» был, без сомнения, самым доступным автомобилем в Советском Союзе.

«не совсем полноценный» автомобиль, даже по сравнению с 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 «горбатуму» все недостатки прощались, то от ЗАЗ-966 ждали большего.

Впрочем, если вспомнить ходившие в народ слухи о ценообразовании «Запорожцев» – то можно считать, что дело обстояло не так уж плохо. Говорили, что, рассматривая вопрос о цене «горбатога», Никита Хрущев потребовал, чтобы автомобиль стоил как 1000 бутылок водки. В конце 1950-х бутылка водки стоила 21 руб. 20 коп., то есть «Запорожец» при цене в 18 тыс. рублей «старыми» был даже дешевле, чем 1000 бутылок. В 1961 году водка по дорожала: «Московская» стала стоить 2 руб. 87 коп. (новыми), а «Столичная» – 3 руб. 12 коп. Эти цены держались до 1972 года. Так что ЗАЗ-966 за 3 тыс. руб. соответствовал этому требованию.

Самостоятельно путешествовать по стране – вот еще одна возможность, которую дала советскому человеку «Запорожец» ЗАЗ-966. 1966 г.



ГЕРОЙ АНЕКДОТОВ

Со временем «Запорожец» стал героем многочисленных анекдотов, чаще всего в паре с 600-м Мерседесом «нового русского», а также шуток, таких например: «Если вы хотите продать ваш «Запорожец» вдвое дороже, наполните бак бензином».

Двигатель на ветке

Четырехцилиндровый двигатель воздушного охлаждения слыл среди отечественных автомобилистов (в особенности тех, кто не имел слесарных навыков) ненадежным. В народе считалось, что через 30–40 тыс. км он обязательно потребует ремонта. Заводские документы от 1968 года предписывали двигателям пробег в 75 тыс. км до «капиталки». Настоящий бич мелитопольских «воздушников» – перегрев, который часто становился систематическим.

Бедой автолюбителей (причем не только владельцев «Запорожцев») было практически полное отсутствие в стране автосервиса в современном понимании. Обслуживанием и мелким ремонтом своих стальных коней занимались либо сами автомобилисты, либо знающие соседи по дому или гаражам. Вспомним сцену из «Берегись автомобиля!» с Вячеславом Невинным: «Посмотрим. Послушаем...»

Для ремонта собственными силами маленький «Запорожец» со своими относительно небольшими агрегатами подходил как нельзя лучше. Перебрать двигатель? Пожалуйста! Автомобиль загоняли под дерево, выбирали ветку потолще, перебрасывали через нее прочную

веревку и с помощью товарища вынимали двигатель из машины. Все дальнейшие манипуляции с мотором осуществлялись на расстеленной прямо на земле клеенке или на куске брезента. После ремонта двигатель точно таким же способом возвращался на место.

Горячо – не холодно!

В машине было тепло и даже жарко. У «Запорожца» необычная печка – автономный бензиновый обогреватель. Он требовал некоторых навыков при запуске и ежегодного сервиса, но в любой мороз грел воздух так, что порой плавилась подошва ботинок.

Удобство этой «автономки» было еще и в том, что она, подобно печке-буржуйке, работала независимо от двигателя, за что особенно ценили «Запорожец» любители подледного лова. Выставив на улицу часть сидений, рыбаки превращали автомобиль в обогревательный пункт, место для приема пищи и отдыха.

И все же автомобилисты печку, как правило, не любили – для большинства из них это было проблемное место. Не зря заводская инструкция ЗАЗ-966/-966В посвящала «отопительной установке» целых 20 страниц!

Прозвище

В 1969 году на экраны страны вышел мультипликационный фильм «Крокодил Гена», одним из главных героев которого был зверек неизвестного науке вида, получивший за недостаточную устойчивость прозвище Чебурашка. Очень скоро эта кличка стала использоваться и для обозначения «Запорожца» ЗАЗ-966. Но прозвище это как-то не прижилось – чаще автомобиль называли «Запором». Кличка перешла по наследству от ЗАЗ-965. А чтобы не путать, о каком «Запоре» идет речь, старый «Запор» стали называть «Горбатым Запором», а новый – «Ушастым». ★



Социалистические страны массово закупают советские легковые автомобили. «Запорожец» ЗАЗ-966 в Венгрии, 1972 г.

Запорожский автомобильный завод

С точки зрения возраста, Запорожский автомобильный завод «Коммунар» – самое старое автостроительное предприятие СССР. Его история началась еще в середине XIX века.

Датой создания завода принято считать 1865 год, когда голландец-меннонит Абрагам Яковлевич Кооп открыл в колонии Шенвизе близ города Александровска Новороссийской губернии мастерские по производству соломорезок и железных деталей к ветряным мельницам. Вскоре эти мастерские были преобразованы в завод сельскохозяйственных машин, выпускавший жатки, молотилки, буекеры и плуги. В 1908 году в соседнем с Александровском Мелитополе предприниматель Израиль Давидович Заферман основал чугунолитейный и машиностроительный завод по производству нефтяных двигателей.

Доавтомобильный советский период

После Октябрьской революции этот завод был национализирован и стал именоваться Вторым Советским заводом. В 1923 году, после окончания Гражданской войны, на базе завода была организована артель «Победа», которая продолжила выпуск нефтяных двигателей, использовавшихся в основном на малотоннажных судах. Тогда же местные советские органы власти приняли решение наладить в бывших кооповских мастерских, переименованных к тому времени в завод «Красный прогресс», производство тракторов, оснащенных зафермановскими нефтяными моторами. Александровск уже назывался Запорожье, а завод – «Коммунар». Помимо тракторов «Запорожье», на заводе стали выпускать и другие сельхозмашины, номенклатура которых к 1926 году достигла 24. В 1929 году на заводе был выпущен первый



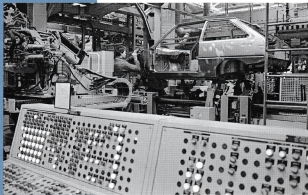
Автомобильный завод «Коммунар» был известен в первую очередь своими «Запорожцами». Конвейерная линия завода, 1979 г.

советский зерноуборочный комбайн «Коммунар». За предвоенное десятилетие и в период 1947–1952 годов в Запорожье было выпущено 129 724 комбайна. Завод «Коммунар» производил сельскохозяйственную технику до 1959 года, а потом его судьба резко изменилась.

Тридцать лет с «Запорожцем»

В первые послевоенные годы Сталин хотел перевести Мелитопольский завод на производство дизельных двигателей, с чтобы на «Коммунар» выпускались дизельные трактора. Однако Хрущев, который был тогда первым секретарем компартии Украины, убедил его в необходимости перепрофилировать завод на выпуск автомобилей и вывести оборудование из немецкого Эйзенхаха. Тогда эта идея реализована не была – к ней вернулись после того, как Хрущев встал во главе партии и правительства. В октябре 1957 года руководство МЗМА – будущего АЗЛК – представило Хрущеву опытный образец микролитражного автомобиля «Москвич-444». Автомобиль в честь только что запущенного спутника предполагалось назвать «Спутником». Однако у Хрущева были другие планы. Всю техническую документацию он велел передать на «Коммунар».

Автоматическая линия сборки-сварки кузова на Запорожском автомобильном заводе «Коммунар». 1988 г.



ПРОЩАНИЕ С «ЗАПОРОЖЦЕМ»

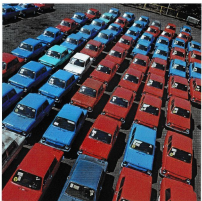
7 июля 1994 года закончилось производство автомобилей ЗАЗ-968М, последнего заднемоторного автомобиля ЗАЗ. Всего за 1960–1994 годы в Запорожье было изготовлено 3 422 444 автомобиля «Запорожцев».



Со сборочного конвейера автозавода «Коммунар» скатывается очередной новенький «Запорожец». 1976 г.

Злые языки утверждали, что он поступил так из-за своей всем известной любви к кукурузе (на «Коммунаре» выпускались и кукурузоуборочные комбайны), а заводские ветераны говорили, что на этом активно настаивал тогдашний директор завода Т. Е. Габелко.

Территория завода превратилась в большую стройку. В короткие сроки были возведены новый инструментальный цех площадью в 6 тыс. м², кузовной корпус и здание для конструкторско-экспериментального отдела. Главный корпус завода реконструировали и расширили, в нем появились цеха, предназначенные для окраски, отделки, сборки и сдачи автомобилей. К главному корпусу пристроили помещение для нового цеха металлопокрытий. В 1960 году на реконструированном предприятии, переименованном в Запорожский автомобильный завод,



Несколько сотен советских граждан, дано ожидающих своей очереди на приобретение автомобиля, скоро станут счастливыми автовладельцами. Партия готовой продукции Запорожского автомобильного завода «Коммунар». 1982 г.

началось производство автомобиля «Запорожец» ЗАЗ-965. Знаменательным для завода стал 1976 год, когда с конвейера сошел миллионный автомобиль, – это был ЗАЗ-968А.

В 1988 году был выпущен двухмиллионный автомобиль и начался серийный выпуск переднеприводного автомобиля под названием «Таврия». В 1989 году завод изготовил трехмиллионный автомобиль, а в 1993-м отметил 130 лет со дня основания.

«Промавтоинвест»

В 1998 году завод начал сотрудничество с корпорацией Daewoo, в связи с чем было создано ЗАО «Совместное украинно-корейское предприятие с иностранной инвестицией АвтоЗАЗ-Daewoo», в которое перешли все активы «АвтоЗАЗа». Началась сборка новых автомобилей. 4 января 2003 года завод сменил форму собственности, сделавшись закрытым акционерным обществом с иностранной инвестицией под названием «Запорожский автомобилестроительный завод». В январе того же года на заводе приступили к крупноузловой сборке автомобилей «Опель» – «Астра G», «Вектра», Корса», а в декабре – к полномасштабному производству автомобиля ВАЗ.

В 2014 году деятельность завода была подорвана событиями на Украине, в 2015-м завод ушел в простой. В конце декабря 2016 года акционеры завода в ходе внеочередного собрания решили сменить название с легендарного ЗАЗ на «Промавтоинвест», а форму собственности с публичного акционерного общества на частное.

Однако нужно отметить, что смена названия не повлияет на деятельность компании – на заводе продолжают собирать модели Lanos, Sens, Forza и Vida. ★

КРИЗИС

В июле 2014 года завод выпустил только восемь автомашин. 18 июля администрация завода приняла решение о сокращении 2,1 тыс. работников. В августе 2014-го завод перешел на трехдневную рабочую неделю. В конце года он фактически остановил выпуск автомобилей, производя только запчасти.

Австрийские специалисты из города Линца знакомятся с новой моделью автомобиля «Запорожец». 1987 г.



В НОМЕРЕ 12

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 12

РЕКОМЕНДОВАНА ЦЕНА 1299 РУБ.



«МОСКВИЧ-407» —
НАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ



«МОСКВИЧ» —
ДРУГ И ТОВАРИЩ

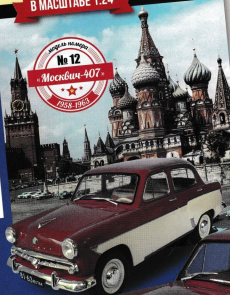


АЛЕКСАНДР ФЕДОРОВИЧ
АНДРОНОВ

12+
КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВОЗРАСТА

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

МАСШТАБ 1:24



★
«Москвич-407»

★
«МОСКВИЧ-407» —
НАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

★
«МОСКВИЧ» —
ДРУГ И ТОВАРИЩ

★
АЛЕКСАНДР ФЕДОРОВИЧ
АНДРОНОВ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ