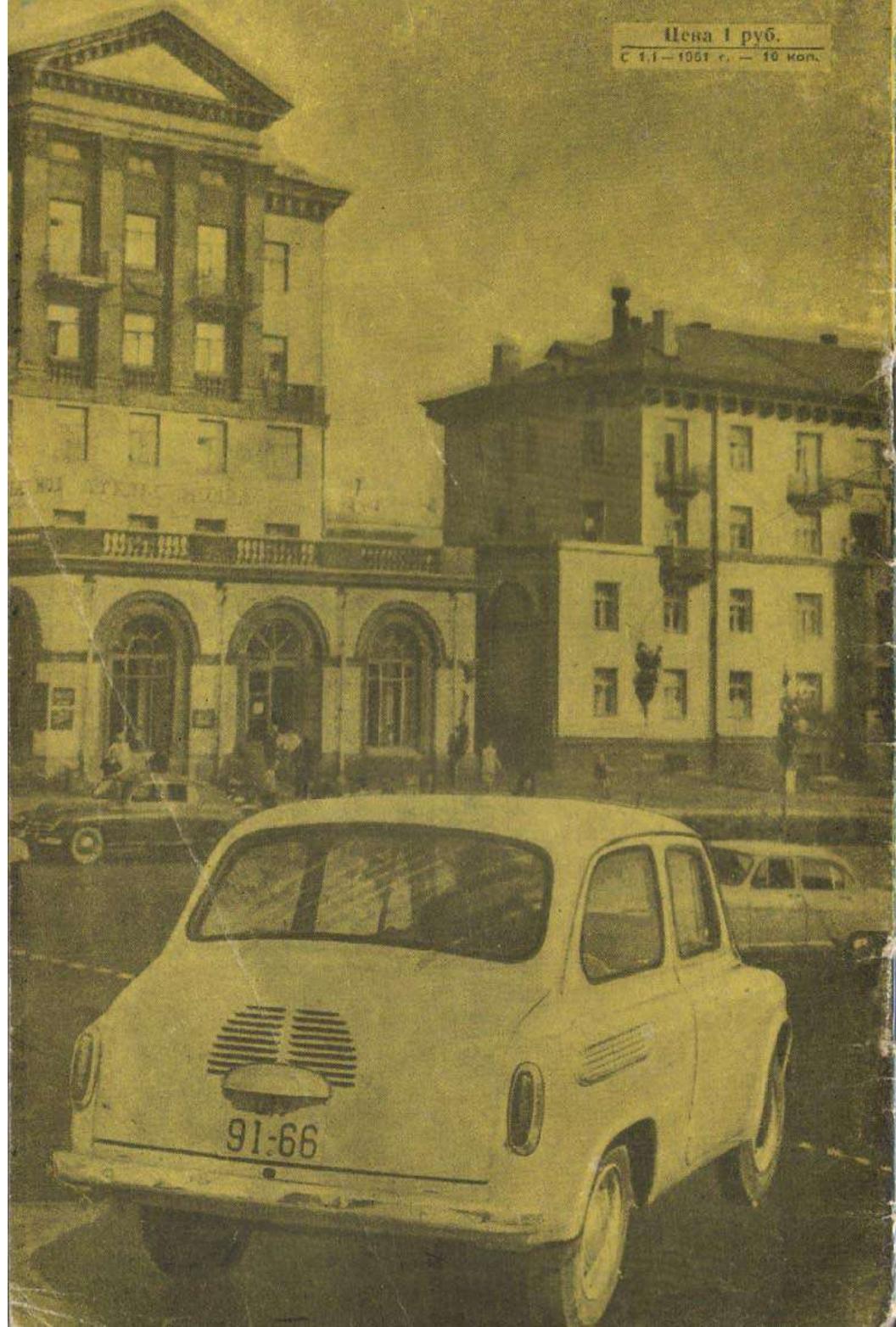


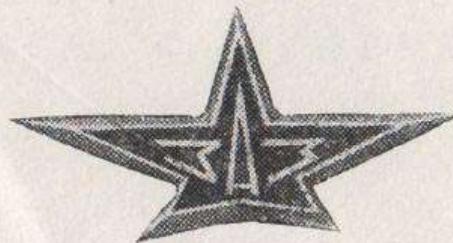
Шеста 1 руб.
С 1.1 - 1961 г. — 10 коп.

МИКРОЛИТРАЖНЫЙ АВТОМОБИЛЬ



«ЗАПОРОЖЕЦЬ»





ЗАПОРОЖСКОЕ
КНИЖНО-ГАЗЕТНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

1 9 6 0



А. ШИПИЛОВА, Ф. ЛУЦЕНКО

МИКРОЛИТРАЖНЫЙ

АВТОМОБИЛЬ

«ЗАПОРОЖЕЦЬ»

ЗАПОРОЖСКОЕ КНИЖНО-ГАЗЕТНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО 1960

Первая в нашей советской стране микролитражная автомашина «Запорожець» создана на Запорожском автозаводе «Коммунар». Легкий и удобный автомобиль вызывает большой интерес у трудящихся, — поэтому явилась необходимость в доступной форме рассказать о машине-малютке, о новшествах в ее конструкции, об ее экономичных данных и «поведении» во время продолжительного пути.

Уже в этом году автозавод «Коммунар» выпустит первые серийные автомашины. Различные изделия для комплектования автомобиля, как, например, автостекло, домкраты, автоэлектропровода, шоферский инструмент, подшипники, шины, аккумуляторы и многое другое будут производить 48 предприятий двадцати трех Совнархозов РСФСР, Украинской и Латвийской республик.

Первая советская микролитражка предназначена для личного пользования трудящихся. Авторы настоящей брошюры и поставили своей целью популярно ознакомить советских граждан с маленьким «Запорожцем».



МАЛЕНЬКИЙ, ЭКОНОМИЧНЫЙ, КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ

Письма. Телеграммы. Телефонные звонки. Разговоры на улицах. Разговоры в трамваях, поездах, на пароходах, в магазинах, кафе, кино. И все вопросы. Сотни вопросов и столько же разноречивых ответов, различных предположений.

— Микро? Нет? Да, да!

— Как? Где? Сколько? Кто? Вес? Размер? Цвет?

В редакцию заводской газеты поспешил наш старый друг и сотоварищ по работе.

— Просто невозможно, — с порога заявил он. — Когда закончится этот поток вопросов! Ведь немыслимо каждый день письменно и устно отвечать и объяснять бесконечно одно и то же.

— Что же делать?

— ???

— Давайте подумаем...

— Выход есть! Нужно написать книгу или хотя бы брошюру — «Ответ на сотни вопросов». Тогда всем все станет ясно — и автолюбителям, и автостроителям, и автоболельщикам, и автоинспекторам...

— Книгу? Брошюру?

— Да.

— Но...

— Никаких «но». Это необходимо.

— Хорошо, пусть будет такая книга. Однако для того, чтобы писать, нужно, прежде всего, сесть в машину, проехать несколько сот километров. Самим ощутить все прелести и удобства маленького «Запорожца», а потом...

— Верно.

Так зародилась идея написать эту небольшую книжечку. А дала ли она ответ на все вопросы, интересующие автолюбителей, пусть читатели об этом скажут сами.

Итак, едем! Едем с мыслью о том, что нам нужно ответить людям, интересующимся новой машиной «Запорожець», на все их многочисленные и самые неожиданные вопросы. Все осмотрено, уложено, проверено. Еще раз придиричива оглядывая, обходит вокруг «малютки» водитель Анатолий Скиданенко. Все в порядке: стекла блестят, нигде ни царапинки, ни пятнышка. Дверцы гостеприимно распахнуты и как бы манят поскорее усесться на обтянутые мягким, светло-зеленым кордом удобные сиденья.

Мотор включен — тронулись! Промелькнул цех, а вот и широко распахнутые заводские ворота. Поворот, и мы выезжаем на трассу, в степь. Там посмотрим, как ты покажешь себя, маленький «Запорожець».

Остались позади дома, улицы, сотни грузовых и легковых автомашин, светофоры и пешеходы. Впереди широкий простор. Стрелка спидометра движется от 40 к 50, а вот уже и за 60 перескочила. На 70 задрожала и остановилась. Пока достаточно. Ветер врывается в раскрытое окно. Сидеть удобно и покойно. Видимость через смотровое стекло прекрасная.

Эге, да мы с вами уже набрали скорость никак не присущую «малютке», вернее ее внешнему виду. Мель-

кают по обочинам деревья, селенья, мосты и речушки. Мотор работает ровно и четко. Поворот, и мы мчимся вниз.

Дорога с холма спешит через белый широкий мост, затем вверх, вверх, как будто на настоящем горном перевале, а не в бескрайней, ровной и широкой степи.

Ну, как, «Запорожець», чувствуешь себя с нагрузочкой? Не устанешь ли, не сдашь скорость, малыш?

Деловито, спокойно идет машина в гору. Нет, не страшны «Запорожцу» высокие подъемы. Интересно бы посмотреть вот сейчас на наш «Запорожець» со стороны. Представляем себе это так. Вот широкая серая лента трассы. На ней справа движется маленькая, издали, пожалуй, «жучок» — не машина. Упорно, уверенно приближается она к вершине холма — выехала и так же уверенно поспешила дальше. Скоро, совсем скоро много таких разноцветных машинок-«жучков» побегут к морю, в леса, к Днепру, отвозя своих хозяев — станочников, профессоров, инженеров, чертежников, сталеваров, строителей, полиграфистов и тысячи тружеников других различных профессий с их детишками, семьями из дальних и ближних городов и сел на лоно природы, поближе к воде, цветам и солнцу, в гости на свадьбы, на прогулки, на отдых.

Мимо то и дело проносятся старшие братья и сестры «Запорожца». Это тяжелые грузовики и самосвалы, «ЯАЗы» и «МАЗы», испытанные работяги «газоны», легковые и привычные всем «Москвичи», «Победы», «Волги». И хоть один из водителей этих машин проехался равнодушно мимо? Куда там!

Вот девушка в красной косынке приветливо машет рукой, а вот в выгоревшей гимнастерке парень с черной полоской усов расплылся в белозубой улыбке. Сколько их, встречных, приветливых: увидев приближающегося малыша, каждый старается в момент встречи выразить свое расположение — улыбкой, кивком головы, взмахом руки или косынки. Мы понимающие переводим эти жесты: «Привет, малыш, доброго тебе пути!», «Становишься на ноги, «Запорожець?», «Смотри, брат, не подведи!», «Желаю успеха, микро!», «Вперед, вперед, «малютка», еще раз докажи всем славоверам и скептикам, на что способны советские люди.

и какие они, советские машины!» Каждый по-своему желает счастья и удачи «новорожденному».

А что за человек впереди? Товарищ просит подвезти. Что ж, садись, дружище, место есть. Наш попутчик высок и широкоплеч, он с недоверием поглядывает на нас и говорит смущенно:

— Как будто по моим габаритам транспорт не совсем подходящий?

— Садитесь, там видно будет.

Пригнулся, сел. С наслаждением откинулся на спинку мягкого сиденья и с каким-то не то удивлением, не то удовольствием заметил:

— Хорошо как. Удобно.

А водитель Толя Скиданенко, не преминул поддеть нового знакомого:

— Ну, а как голова, на месте, через верх не выглядывает?

— Нет, что вы, все в порядке. Даже очень удобно сидеть. Вижу, что если кто и покрупней меня пожелает прокатиться, благополучно усядется.

— Конечно. Эта машинка только снаружи мала, а вообще вместительна. Особенно если учесть, что передние сиденья можно по желанию передвигать — ближе или дальше от руля.

— Интересно...

— То-то же. А вы сразу о габаритах разговор заводите...

— Да не обижайся, товарищ водитель, на первый взгляд чудно показалось, думал, и не влезу в машину. А вот сижу, и даже свободно. Это что ж, наша, запорожская?

— Наша. Разве не видел названия? «Запорожець», на заводе «Коммунар» делают.

— Слышал, знаю.

— Ну вот.

— А скажите мне...

Мы все трое громко расхохотались оттого, что предвидели все его многие вопросы. Ну, а он, очевидно понял, что мы угадали его мысли.

— Знаю, о чем спрашивать будете, не впервые. И отвечу сразу на все еще не поставленные вопросы. Марка этой модели первой советской микролитражки — ЗАЗ-965. Число мест в пей, как сами видите, че-

тыре. Вес автомобиля в полном снаряжении 650 килограммов. Длина его 3 метра 330 миллиметров, ширина — 1 метр 395 миллиметров. Кузов, что очень интересно, безрамный. Развивает скорость...

. При этих словах водитель нажал на педали, подставил газку — стрелка спидометра послушно пошла от 40 к 50. А затем — 60, 70, 80.

— Эй, товарищи, я еще жить хочу, потише, — забеспокоился пассажир.

— Спокойно, дружище. Если Анатолий едет с быстротой 80 километров в час, значит еще не предел. На испытаниях эта машина и 100 километров в час делала. Ну, вот вы и получили наглядное представление, какой скорости может достичь «Запорожець».

Между тем разговор продолжался.

— Что ж еще? Конечно, вас интересует, сколько микролитражка берет бензина. Совсем немного: на 100 километров 5,5—6 литров. Емкость бака — 30 литров. Идет без заправки до 400 километров.

— Значит, только одна остановка возле бензоколонки по дороге на Москву?

— Вполне достаточно. Но сначала машину нужно приобрести.

— Да разве купишь ее? Когда уже так будет, что вот подсобрал человек деньжат, поехал в магазин и, будьте любезны, какую вам нужно — голубую, красную, фисташковую?

Видно, не на шутку разохотился наш попутчик — хоть сейчас подавай ему микролитражку.

— Потерпите еще немного, — говорим ему. — Не так уж долго ждать осталось. Скоро их будет много.

Он недоверчиво посмотрел на нас.

— Правда. Скоро «Коммунар» начнет серийное производство машин. В этом году коммунаровцы дадут 1500 микролитражек, в 1961 году — уже десять тысяч, а дальше — все больше и больше. За это время и денег можно собрать, и права получить. Вы кем работаете?

— Комбайнер я в колхозе. В армии артиллеристом был. А деньжат подсоберу. Это точно. Остановите-ка возле поворота, — спохватился он, — прибыл я.

Распрощались, довольные друг другом. Отъехав, мы заговорили о том, как действительно будет замечательно, когда тысячи быстроходных, комфортабельных

микромашин побегут по дорогам родной страны. «Запорожец» или, как многие уже привыкли называть первую советскую микролитражку — наша «малютка» удобен для каждого трудящегося: для сохранения ее не нужен громоздкий гараж. Простота конструкции сочетается с хорошими ходовыми качествами, комфортомобильностью и несложностью ухода за машиной. Вот ее основные три качества.

До сих пор наиболее распространены заграничные микролитражные автомобили — итальянская «Фиат-600», французские «Рено 4-СУ» и «Ситроен», немецкие «БМВ-600» и «Трабант». Эти автомашины в своем классе считались лучшими.

Теперь, когда в ряд известных уже микролитражек становится новая машина «Запорожец» — детище ставшего на Украине комбайностроительного завода, понятны тревоги за его судьбу советских людей, понятны их желания, чтобы родная машина, сконструированная и сделанная нашими инженерами и рабочими, была не только на уровне, а лучше, экономичнее, удобнее, красивее уже известных таких автомобилей.

Анатолий Скиданенко — страстный поклонник маленького «Запорожца». Проработав продолжительное время шофером-испытателем в экспериментальном цехе и проверив все возможности и все положительные и отрицательные стороны микролитражки, он с уверенностью заявляет:

— Пусть никто не сомневается: хорошая будет машина. Ведь показали же испытания, что амортизация у нее отличная, значительно лучше, чем у остальных микролитражек. А проходимость! Не на одной машине довелось мне поездить, а такой юркой и проходимой не приходилось еще управлять.

Пока подобные мысли и разговоры занимали нас, километры, один за другим, мчались под колеса автомобиля. Вдали показались башенки и белые строения. Приближалась станция «Зеленый гай», где можно всегда отдохнуть и проверить машину.

Не успели еще сработать тормоза, а вокруг нас уже образовалось плотное кольцо любопытных, как говорится, старых и малых. Действительно, новой машиной интересуются не только молодые и не только шоферы. О том, как ведет себя «Запорожец» во всех случаях

автомобильной жизни, желают знать люди различных профессий и возрастов.

Вначале, как всегда, рассматривали машину молча, только изредка перебрасываясь замечаниями. Но когда наш водитель поднял задний капот и начал проверять мотор, удержаться собравшимся было невозможн. И начались вопросы, замечания, заключения. Разобраться в этом словесном потоке было просто невозможно, но и уехать, не удовлетворив общего интереса, мы посчитали неправильным. Анатолий оглядел с улыбкой окружающих машину.

— Спокойнее, друзья, — сказал он громко. — Так же оглохнуть можно, все равно никто ничего не поймет. Давайте-ка по очереди вопросы. А мы постараемся ответить. Вот хотя бы вы начинайте, — указал он на невысокого парня в белой кепке. Тот быстро выпалил:

— Почему мотор находится сзади?

— Объясняю. Мотор конструкторы расположили сзади, чтобы упростить силовую передачу и управление ею, а также уменьшить длину микролитражки. При условии, что задние колеса будут ведущими, а мотор сзади, автомобиль получает возможность хорошо продвигаться во время грязи или гололедицы. При езде по мягким, проселочным дорогам такое расположение двигателя тоже дает преимущества в отношении устойчивости машины.

— Какой на ней мотор?

— А багажника почему нет?

Взглянув на девушку в синем комбинезоне, наш «лектор» покачал головой.

— Опять все вместе?

Она покраснела и прикусила губу.

— Двигатель на нашем малыше установлен четырехтактный, карбюраторный, V-образный, с воздушным охлаждением, с верхним расположением клапанов.

— Сколько цилиндров в нем? — послышался снова вопрос.

Водитель терпеливо разъяснил, что двигатель имеет четыре цилиндра, а диаметр каждого — 66 миллиметров. Охлаждается он при помощи специального вентилятора, который отсасывает горячий воздух. Двигатели изготавливает Мелитопольский моторный завод. Двигатель с воздушным охлаждением очень

удобен, особенно в холода. Ведь все знают, сколько не- приятностей доставляют водителям моторы зимой, когда долго приходится их отогревать. Кроме того, такой мотор легче по весу, а для микролитражки это имеет большое значение.

— Теперь я отвечаю вам, — обратился Анатолий к девушке в комбинезоне. Он подвел ее к передку машины и открыл капот. — Вот вам и багажник. Можно вместить 20 килограммов. Нравится?

Она кивнула головой.

Не успел водитель закончить объяснения, как один из слушателей, очевидно решив сбить нас с толку, вкрадчиво спросил:

— А скажите-ка, какие камеры на вашей малютке и на каком заводе их делают? — При этом он хитро подмигнул окружающим.

— На «Запорожці», товарищ, шины бескамерные.

— Да уж больно «велики», — засмеялся кто-то, будто на мотоцикле.

— Отвечаем. По размеру микролитражки шины как раз не малы; наоборот, их размер 5,2 — 13. А вот посмотрите сюда, видите, какая колея. Это тоже продумано с целью придать машине плавность в ходу и устойчивость. Для этого же конструкторы разработали и низкое расположение центра тяжести, и конструкции специальной подвески. Ну, а сейчас закончим. Нам ехать надо, — заключил водитель.

— Постойте...

— Подождите!

— Смотри, заспешили как! — закричали со всех сторон. — Да вы хоть расскажите, какие тормоза на машине, а тогда уж езжайте.

— Хорошо, скажем о тормозах, — согласился наш «лектор». — Тормоза на «Запорожці» колодочные. Ножной тормоз — с гидравлическим приводом на все колеса. Ручной — с механическим приводом на задние колеса. Ну, будьте здоровы.

Поспешив захлопнуть дверцу, водитель включил скорость, и мы тронулись. Вслед услышали, как кто-то из наших слушателей крикнул, помахивая огромной рукояткой:

— Прихватите с собой! Может, где застопорите...

Странный человек! Не отвык еще крутить рукоятку,

да и не знает, вероятно, что «Запорожець» в таких «игрушках» не нуждается. Ведь запуск-то двигателя стартерный.

От Зеленого Гая до Мелитополя дорога лежит по степи, без спусков и подъемов, без речушек, мостов, крутых поворотов. Но вот неожиданно в воздухе по-свежело, откуда-то справа надвинулась серая тяжелая туча, и первые крупные капли дождя упали на трассу, на машину, на стекло.

— Очень кстати дождик. Проверим, как работают стеклоочистители.

На распределительной доске кнопка — стеклоочиститель. Легкий нажим, включение, и стеклоочистители заработали так старательно, протирая стекло, что, кажется, если бы комья грязи, отброшенные мимо проходящей машиной, залепили его, за несколько секунд оно опять уже сияло бы чистотой.

Но это еще не все. Сейчас лето, тепло, и легкий дождь — небольшая помеха для водителя. А вот как быть зимой?

И зима не страшна «Запорожью». Если мороз побудит запустить свои холодные щупальцы в уютную кабину микромашины, его сурово встретит теплый воздух: сюда, дескать, Мороз Иванович, вам хода нет. Тогда сердитый хитрый дед, конечно, решит зло подшутить над собственником маленькой отапленной автомашины и поползет узором по стеклу. Но не тут-то было. Конструкторы подумали и о том, что «Запорожець» будет бегать не только по южным краям; немало этих юрких, маленьких бегунков заспешил в свое время и по дальним дорогам Сибири, Центральной России, Урала, Дальнего Востока и Прибалтийских республик. И как только будет нужно — на помощь водителю придет опять-таки теплый воздух, направляемый специальным шлангом на стекло. Тогда мороз не страшен — его узорам не придется украшать и так достаточно красиво оформленный автомобиль.

А разве он не красив? Посмотрите внимательно в анфас — изящная эмблема «ЗАЗ». Вязью выписано слово «Запорожець». Все к месту, все аккуратно, и в то же время ничего лишнего, кричащего. Впрочем, очевидно каждый по этому вопросу имеет свое суждение.

— Да, да, запорожцы, хвалите вы свою микроли-

тражку, — скажет нам строгий читатель, — а подумали ли вы вот о чем. Представьте, как бывает летом горячо водителю в ноги. Правда, при новой конструкции автомобиля водитель избавлен от этих неприятностей, но каково-то будет пассажирам, особенно сидящим на заднем сиденьи?

Но и здесь все предусмотрено. Летом сидящий в машине совершенно не почувствует тепла, исходящего от мотора. Дело в том, что моторный отсек «Запорожца» отделен от пассажирского помещения тепло- и шумоизоляционной перегородкой. Поэтому в зимнее время года в машине тепло и уютно, а когда погода жаркая — прохладно.

Вот на дороге справа вырисовывается фигура автоинспектора. Взмах жезлом, и мы пригормаживаем на обочине.

Молодое приветливое лицо. Вежливый бросок руки к фуражке.

— Сержант Петренко. Прошу документы.

Он тщательно проверяет права на управление автомобилем и возвращает все с такой же учтивостью. Но когда формальности соблюдены, сержант Петренко совсем уже неофициально просит ответить на небольшой вопрос.

— Мы слушаем вас.

— Видите ли, мой отец очень интересуется новым автомобилем. Будут ли выпускать машины для инвалидов? Или, может быть, только одни разговоры, я об этом нигде не читал. Отец с фронта инвалидом вернулся. Очень нужна такая машина для таких, как он.

— Передайте отцу, товарищ Петренко, чтобы он не волновался. Конечно, будет и для инвалидов автомобиль. Машины модели 965, образец которой перед вами, будут изготавливаться до 1965 года. Но кроме нее конструкторами разработана также модель 965-б. Этот автомобиль предназначен специально для таких людей, как ваш отец. Все управление в нем будет выполняться только руками, даже управление тормозами, сцеплением, акселератором и так далее. Передайте отцу — скоро будет такая машина.

Попрощавшись, сержант Петренко отошел в сторону, а мы свернули на трассу и тронулись дальше. Между тем наш путь приближался к концу. Среди зе-

лени садов краснел черепицами крыши Мелитополь.

Возвращались обратно поздно. Встречные машины временами озаряли дорогу, приветливо помигивали нам, гася дальние огни. Мы же, ответно поморгав огнями, не сбавляя скорости, спешили в родной город. Посмеиваясь, вспоминали, какому тщательному осмотру подвергся «Запорожец» в Мелитополе.

При выезде из города нас остановил автоинспектор. Он попросил при нем проверить включение дальнего и ближнего света, указатели поворота и стоп-сигнал, работу ручного и ножного тормозов. Мы вначале даже обиделись.

— Что за придирчивый осмотр? Не доверяете, что ли, новой машине?

— Ну, что вы, товарищ! Впереди не близкий путь. Машина новая, еще незнакомая. Да и мне самому интересно, что к чему на ней. Обижаться не приходится.

Тут же старший лейтенант не преминул поинтересоваться устройством тормозов на «Запорожце». Пришлось бегло набросать ему схему тормозного управления и рассказать, что колесные цилиндры машины соединены системой трубопроводов с главным тормозным цилиндром. Когда водитель нажимает на педаль тормоза, усилие передается непосредственно на поршень главного тормозного цилиндра. Кроме того, на тормозном щите каждого колеса машины установлен гидравлический цилиндр, воздействующий на колодки. Задние колеса также снабжены ручным тормозом с механическим приводом.

— А вот этот ручной тормоз используется во время стоянок.

Крепко пожав нам руки, старший лейтенант поблагодарил за консультацию и пожелал счастливого пути.

Все ярче, ближе зарево индустриального Запорожья, а вот уже и не зарево, а широкая россыпь огней. Мы проехали более 200 километров без отдыха и не устали, а получили огромное удовлетворение. Хорошо проявил себя в пути самый маленький, самый экономичный и комфортабельный советский автомобиль микро, имя которому «Запорожец».

* * *

18 июля в Кремле советскую микролитражку «Запорожец» осматривали руководители Коммунистиче-

ской партии и Советского правительства. Об этом всем трудящимся стало известно из сообщений газет и радио. Как только главный конструктор завода «Коммунар» Ю. Н. Сорочкин вернулся из Москвы, мы обратились к нему с просьбой поделиться своими впечатлениями.

Вот что он рассказал.

Коллектив автозавода «Коммунар» ко дню открытия июльского Пленума ЦК КПСС изготовил два образца микролитражных автомобилей «Запорожець». Рабочие и инженерно-технические работники конструкторско-экспериментального отдела приложили все свои знания, умение и старание, чтобы с честью выполнить почетное задание.

И вот мы в Киеве. Здесь автомобили осмотрели члены Президиума ЦК КП Украины. Они сделали ряд существенных замечаний о повышенной шумности двигателя, предложили перенести подфарники и заменить механическое включение стартера электромагнитным. Общее заключение по машине было положительное, и мы получили «путевку» на поездку в Москву.

Далее тов. Сорочкин с волнением рассказал о пребывании в Кремле и показе машин руководителям партии и правительства. Автомобиль осматривали товарищи Н. С. Хрущев, Л. И. Брежнев, Ф. Р. Козлов, А. И. Микоян, А. Б. Аристов, Н. Г. Игнатов, А. Н. Косыгин, Н. А. Мухитдинов и другие. Объяснения давали также главный инженер Мелитопольского моторного завода тов. Гуляев и механик тов. Каплин, а также водители-испытатели завода «Коммунар» тт. Скиданенко и Кошкин.

— Товарищ Н. С. Хрущев, — продолжал тов. Сорочкин, — приветливо поздоровался с нами и первым же вопросом, заданным с присущим ему юмором, создал теплую обстановку для дальнейшей беседы. После моей короткой информации тов. Н. С. Хрущев сел в «Запорожець» — сначала на заднее сиденье, а потом на переднее, проверяя удобство посадки. На мое предложение проехаться на автомобиле Никита Сергеевич охотно согласился. Я сел за руль, провез его вдоль здания Совета Министров СССР, развер-

нулся на Ивановской площади и поехал обратно.

Когда Никита Сергеевич вышел из машины, мы спросили, каково его впечатление. Он ответил, что машина хорошая.

Одновременно на другом «Запорожці» проехал по Кремлю тов. Брежnev, причем машину он вел сам. С ним находился также испытатель тов. Кошкин. Товарищ Брежнев дал высокую оценку новому автомобилю.

Товарищи Н. С. Хрущев и Л. И. Брежнев интересовались конструкцией и эксплуатационными качествами микролитражки; задали много вопросов, выясняя состояние подготовки к серийному производству автомашин.

Затем между руководителями партии и правительства Советского Союза и Украины состоялся обмен мнениями. тов. Хрущев подтвердил данную им ранее положительную оценку машины и пожелал ее создателям больших творческих успехов.

— Внимание, которое уделили нам члены Президиума ЦК КПСС и лично тов. Хрущев, — сказал тов. Сорочкин, — оценка, данная работе коллектива завода, обязывает всех нас еще настойчивее работать над совершенствованием первого советского микролитражного автомобиля.

Ю. Н. Сорочкин подробно рассказал, что автомашина «Запорожець» в первом полугодии прошла межведомственные испытания, всесторонне проверяясь в различных районах страны, в разных климатических условиях и на разных дорогах. Результаты испытаний показали, что микролитражку «Запорожець» можно хранить в неотапливаемых гаражах и даже под простым навесом. Сейчас конструкторы завода работают над тем, чтобы обеспечить мотору легкую заводку при низких температурах.

— Несмотря на то, что наши конструкторы, — сказал в заключение тов. Сорочкин, — уже полностью подготовили машину к серийному производству, они продолжают творчески работать над усовершенствованием микролитражки, стремясь сделать ее лучше иностранных, хотя за границей выпуск автомашин такого класса организован значительно раньше, чем в нашей стране.

Из Москвы «Запорожці» своим ходом вернулись на родной завод. Наш старый приятель Анатолий Скиданенко с восторгом рассказал о незабываемых днях, проведенных в столице, о том, как происходило знакомство руководителей партии и правительства, а также москвичей с новой советской легковой машиной.

— Никите Сергеевичу Хрущеву наша микролитражка очень понравилась, — говорит Анатолий. — Он проверил машину на ходу, проехал в ней по Кремлю и сказал, что наш «Запорожець» будет хорошим подарком для трудающихся. Необходимо лишь одно: чтобы она была доступна по цене.

Анатолий с гордостью вспоминает, что в Москве, несмотря на очень сложную езду — на большой скорости при движении в несколько рядов, «Запорожець» свою марку не посрамил и с честью выдержал и это испытание.

И как всегда, стоило только маленькому «Запорожцу» остановиться где-либо на улице, сейчас же его окружали москвичи и забрасывали водителя вопросами. Для Анатолия Скиданенко это не было неожиданным, и он охотно рассказывал о всех новшествах, внесенных конструкторами при создании маленькой машины, о приспособлении для установки радиоприемника, о прочных бескамерных шинах и о пятискоростной коробке передач.

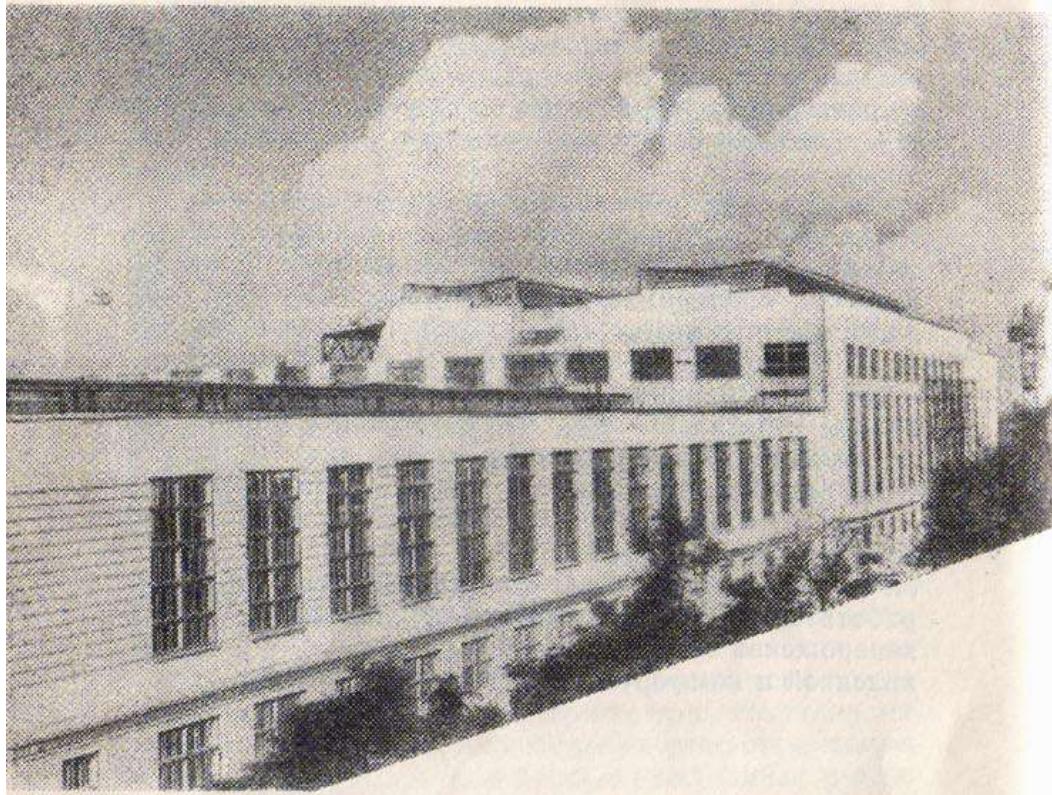
— Многие интересовались, когда же запорожский завод начнет массовое производство автомобилей и сколько их будет выпущено в 1960 году. На такие вопросы мне было легче всего отвечать, — улыбаясь, говорит Анатолий. — Я рассказывал, какой огромный прессово-кузовной корпус возводят строители, как одновременно с выпуском жаток «СК-3» коллектив завода начал осваивать новые для нас автомобильные детали, как и чему мы учились на автомобильных заводах Москвы и Горького, как готовимся к серийному производству автомобилей «Запорожець» в ближайшие месяцы. От имени коммунаровцев мы заверили москвичей, что в 1960 году советские люди получат первые комфортабельные микролитражные автомобили для личного пользования.

Не одну тысячу километров наездил уже Анато-

лий Скиданенко на микролитражке «Запорожець». Это один из лучших, серьезных и опытных испытателей цеха испытаний автозавода. После незабываемой поездки в Москву он еще раз с теплотой отзывается о конструкторах, которые добросовестно, с полной ответственностью поработали над конструкцией тормозов.

— Сами знаете, какое движение пешеходов и автомашин на улицах и площадях столицы. Очень часто приходилось внезапно останавливаться и гидравлика на «Запорожці» всегда работала безотказно: машина почти моментально замедляла стремительный бег и останавливалась.

— Воспоминания о поездке в Москву настолько богаты и разнообразны, что останутся в памяти на всю жизнь. Спасибо конструкторам и всему коллективу, создавшему новую машину. Ведь благодаря рождению «Запорожца» мы побывали в столице, имели возможность побеседовать с Н. С. Хрущевым и Л. И. Брежневым. Эта поездка обязывает всех нас работать еще лучше и сделать все возможное, чтобы запорожская микролитражка стала самой прочной, красивой и комфортабельной машиной в мире.



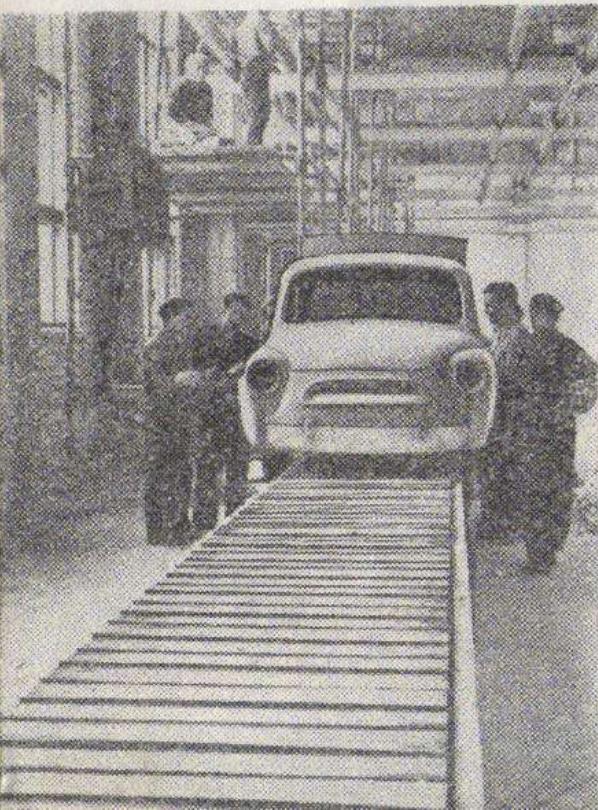
Перед вами один из пролетов нового кузовного корпуса автозавода «Коммунар» — ударной комсомольской стройки Украины. В нем при помощи многотонных новейшей конструкции прессов и штампов будут изготавливаться так называемые «черные» кузова «Запорожцев».

Запорожье
илюстрациях

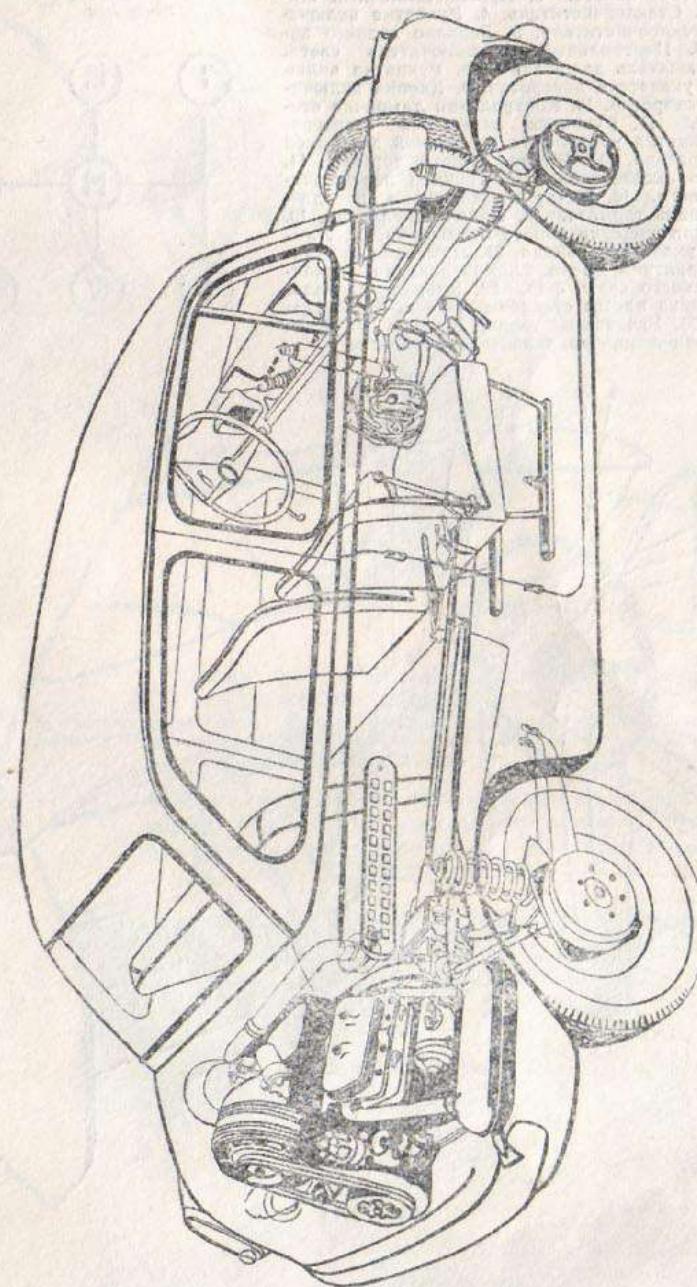




В этом огромном свете зале помещается конструкторский отдел автозавода «Коммунар». Здесь разрабатывались первые чертежи автомашин-малютки, здесь дорабатывались, оттачивались конструкции узлов машин: на основании замечаний испытателей. Сейчас, когда образец серийного выпуска «Запорожца» окончательно утвержден, творческая мысль конструкторов направлена на разработку микромашины выпускавшей второй семилетки.



Строительные и монтажные работы в новом кузовном корпусе велись одновременно. Строители еще заканчивали отделочные работы, а монтажники сдавали в эксплуатацию конвейера. Перед вами один из многочисленных новых конвейеров автозавода — конвейер для сварки кузовов автомобилей.



Этот небольшой чертеж напоминает рентгеновский сканер кузовов машин и ясно видим расположение всех ее частей и узлов.

снимок. Невооруженным глазом мы с вами проникаем

Схема органов управления

1. Рулевое колесо.
2. Противосолнечный щиток.
3. Стеклоочистительный щиток.
4. Рукоятка включения стеклоочистителя.
5. Зеркало заднего вида.
6. Центральный переключатель света.
7. Включатель зажигания.
8. Рукоятка включения указателя поворотов.
9. Кнопка включения поворотов.
10. Контрольная лампочка отопителя.
11. Рукоятка включения стартера.
12. Рукоятка управления воздушной заслонкой карбюратора.
13. Рычаг ручного тормоза.
14. Педаль акселератора.
15. Ножной переключатель света.
16. Рычаг переключения передач.
17. Педаль тормоза.
18. Педаль сцепления.
19. Рукоятка защелки капота багажника.
20. Лампочка указателя заряда.
21. Лампочка аварийного давления масла.
22. Контрольная лампочка дальнего света фар.
23. Кнопка сигнала.
24. Кнопка насоса стеклоомывателя.
25. Спидометр.
26. Указатель уровня бензина.
27. Контрольная лампочка указателя поворотов.

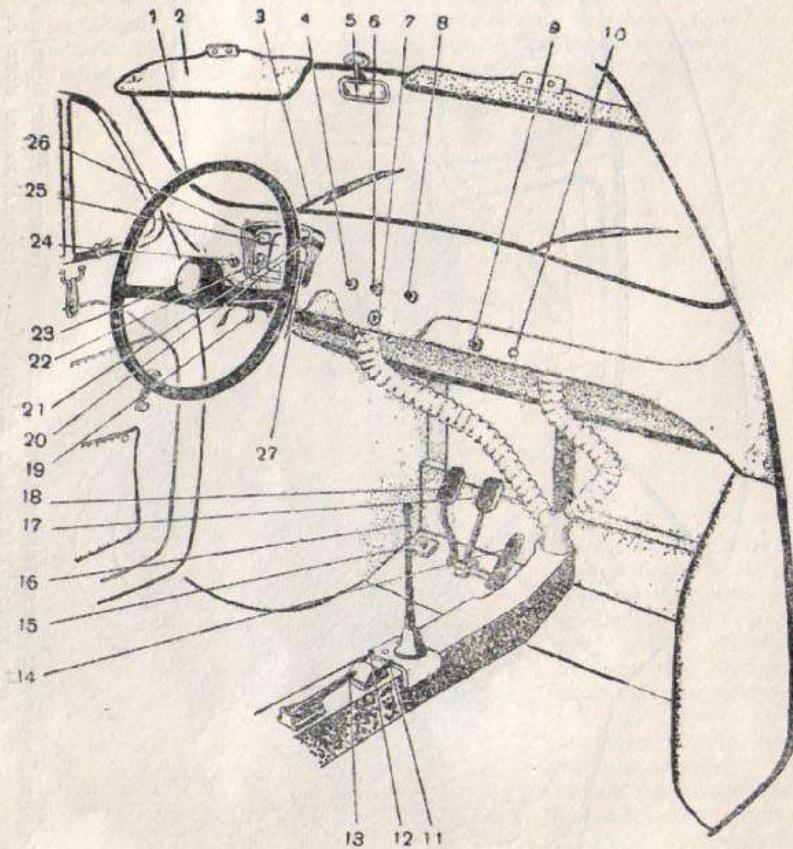


Схема переключения передач

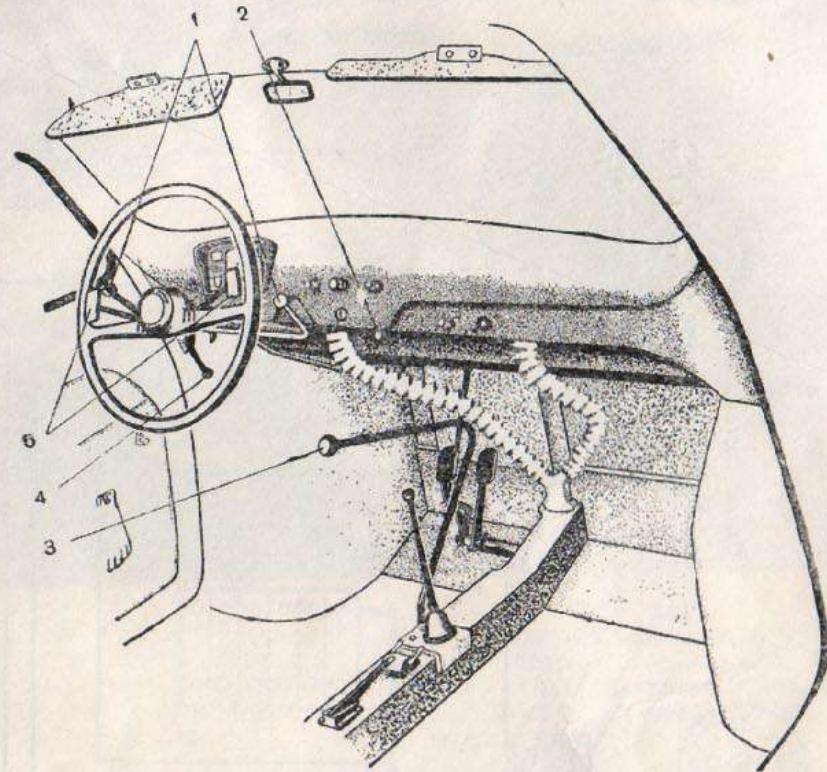
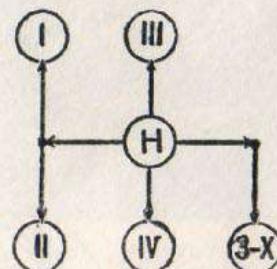
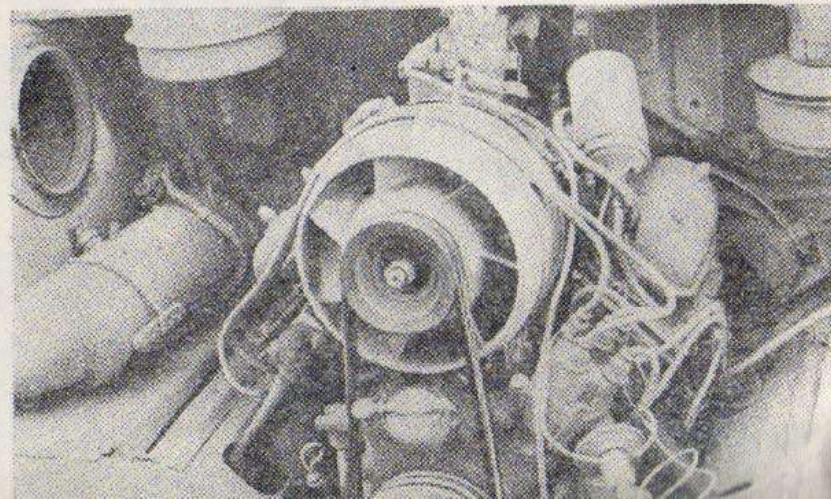


Схема ручного управления ЗАЗ-965-б (вариант для инвалидов).

1. Рычаги управления сцеплением.
2. Рукоятка переключения свечей фар.
3. Рычаг привода тормоза.
4. Рычаг постоянного газа.
5. Сектора управления дроссельной заслонкой.

Сердце маленького «Запорожца» — четырехтактный, карбюраторный, V-образный двигатель с воздушным охлаждением, изготовленный Мелитопольским моторным заводом.



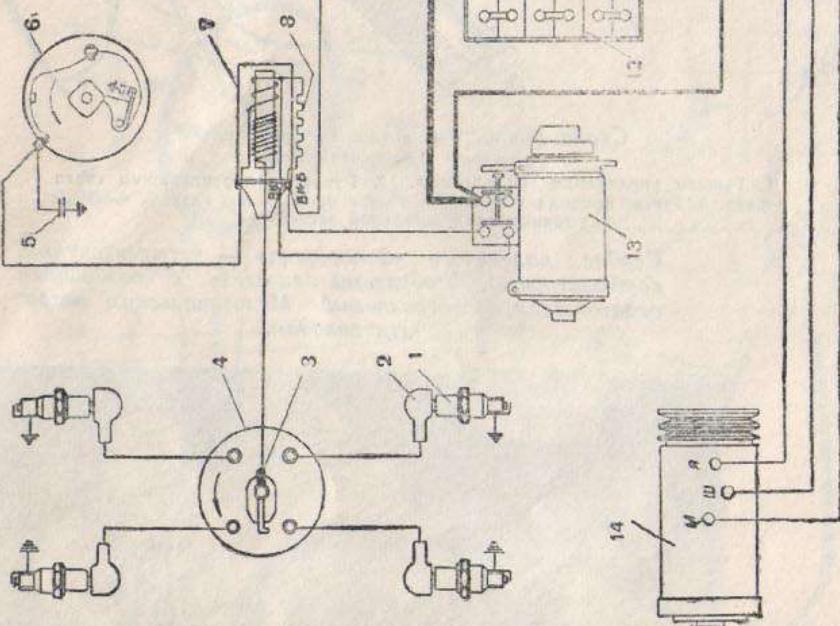
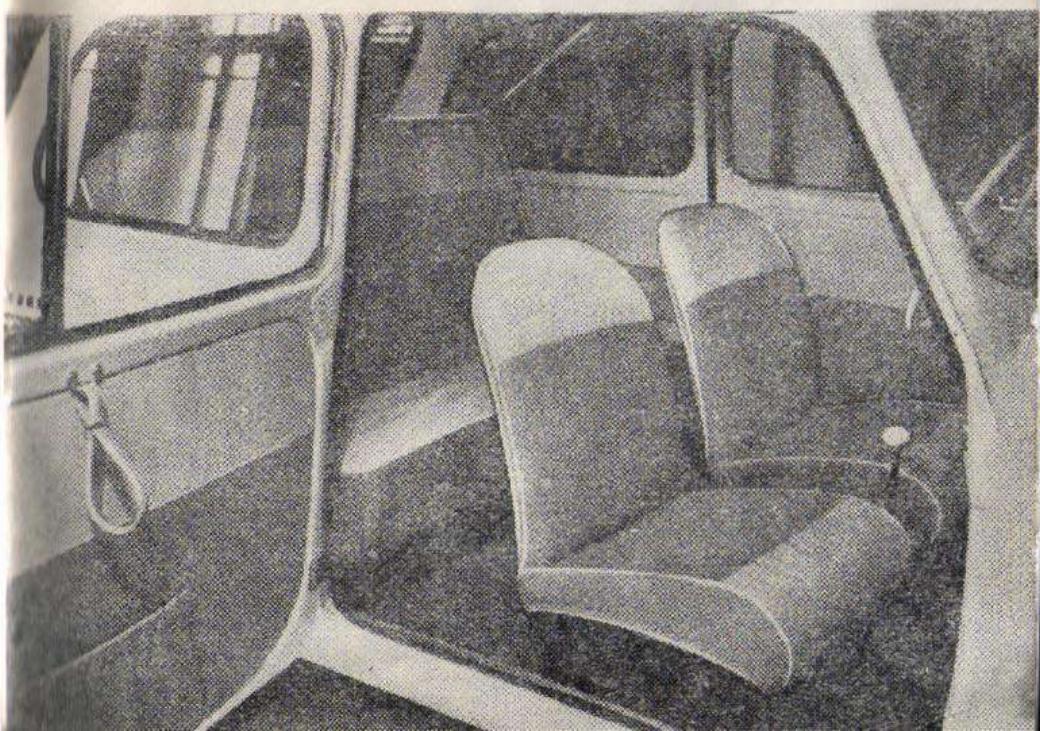


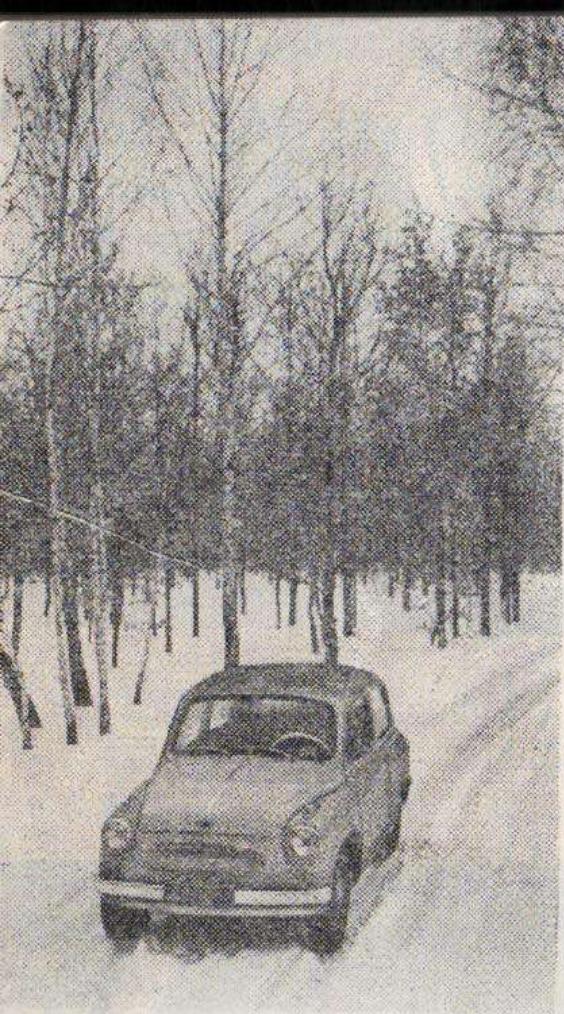
Схема системы зажигания

1. Свеча. 2. Наконечник провода свечи. 3. Ротор. 4. Крышка распределителя. 5. Конденсатор. 6. Прерыватель. 7. Индукционная катушка. 8. Добавочное сопротивление. 9. Электронный блок зажигания. 10. Коническая лампочка заряда. 11. Реле-регулятор. 12. Аккумуляторная батарея. 13. Стартер. 14. Генератор.



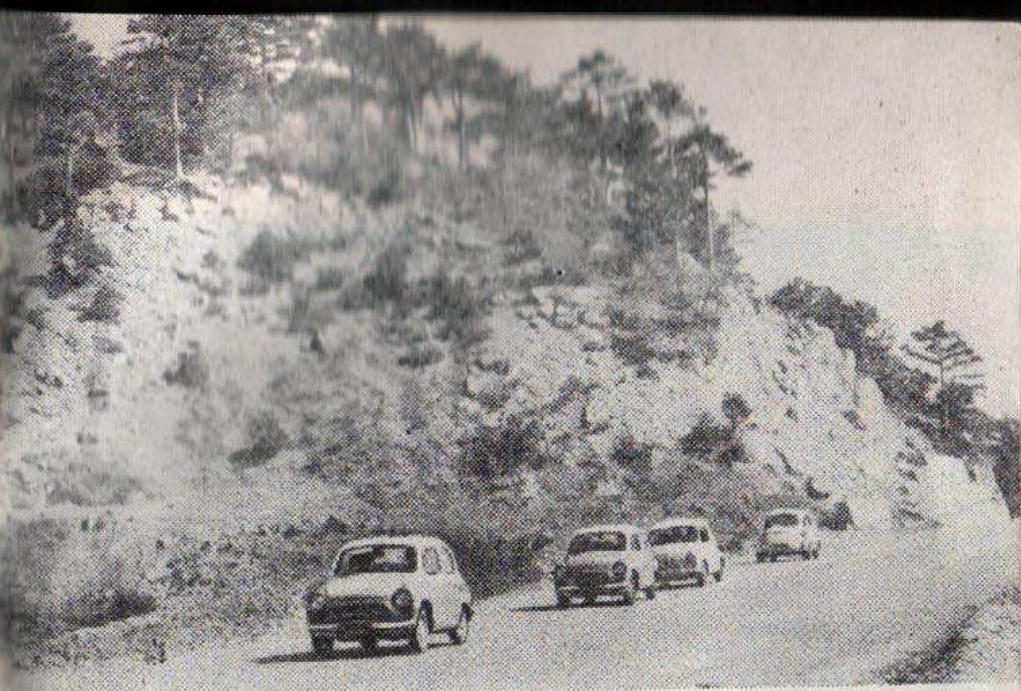
Маленькая «однокомнатная квартира» вместительна и удобна внутри. Мягкие, красиво отделанные четырехместные сиденья, как бы приглашают поговорить занять место и захлопнуть дверцу и тронуться в путь.





Многие тысячи километров пути прошли опытные микролитражки, первые советские автомобили «малютка». Все четыре снимка, помещенные на этих страницах, рассказывают о различных этапах большого пути, который проходили, проходят и будут проходить автомашины «Запорожец», испытываемые на прочность, на выносливость и взаимодействие различных узлов и отдельных частей нового автомобиля.

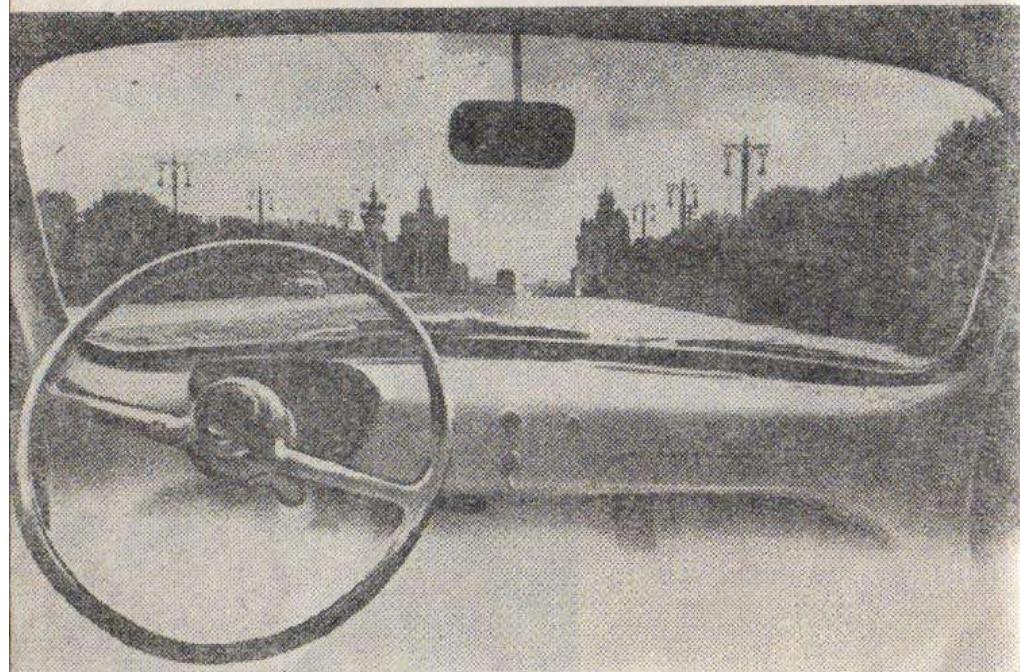
Во время испытаний «Запорожец» побывал в Сибири, где показал отличную проходимость на зимних дорогах; свои возможности микроавтомобиль проявил и на пересеченной местности, пролегающей через мелкие речушки, луга и заросли.



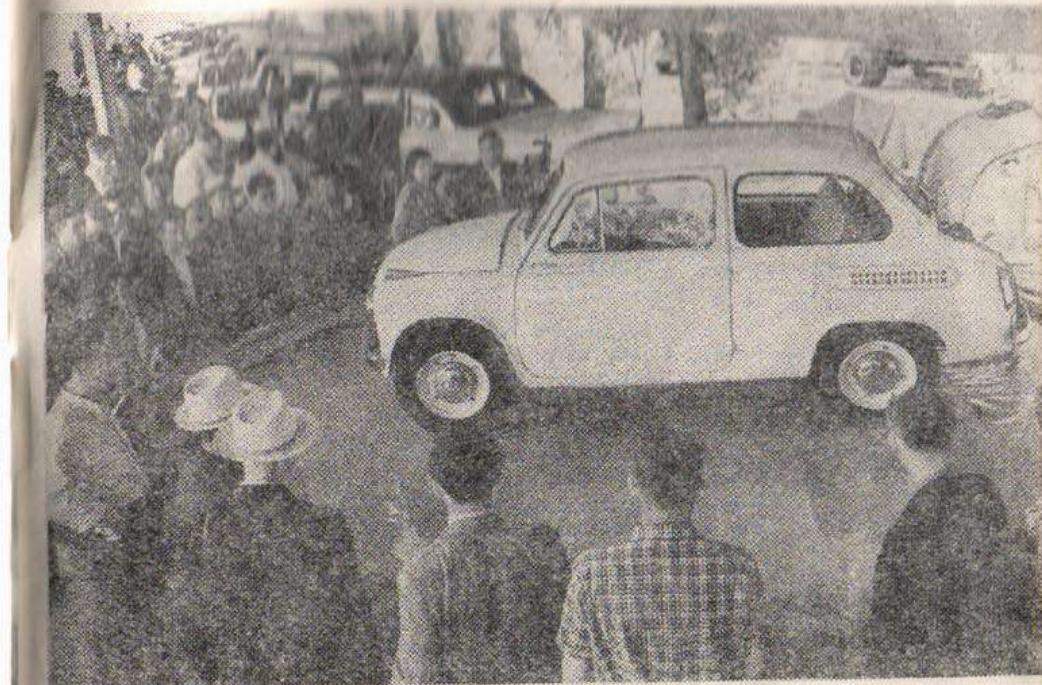
Побывал «Запорожец» также и в солнечном Крыму, где проверялись тормоза и рулевое управление. Но и на крутых поворотах извилистых крымских дорог запорожский «малыш» не осрамился. Машина отлично слушается руля и снабжена хорошими тормозами.

На проселочных дорогах Запорожской степи, в непогоду, грязь и в яркие солнечные дни, когда машины вздымают тучи пыли, «Запорожец» упорно учился ходить, помогая конструкторам все более и более усовершенствовать отдельные детали и узлы, добиваясь их четкой, безукоризненной работы и взаимодействия.





Чарующие панорамы социалистических городов, необъятные просторы колхозных полей, величественные корпуса заводов и комбинатов, чудесные картины водной глади рек и водохранилищ любимой Родины развернутся перед владельцами маленько-го «Запорожца». Удачно расположенное смотровое стекло новой машины обеспечивает широкий обзор местности.



Вот он, маленький «Запорожец». Это последняя модель, утвержденная к выпуску в серийное производство на 1960—1965 годы.

Советские люди получат от запорожцев хороший подарок — красивую, удобную, экономичную машину для личного пользования. Не удивительно поэтому, что каждый посетитель Выставки достижений народного хозяйства СССР в Москве обязательно останавливается возле «Запорожца».

Перед вами открытая площадка павильона «машиностроение». Посетители с интересом рассматривают образец легкового автомобиля «Запорожец».

Александра Ивановна Шипилова,
Филипп Миронович Луценко.
МИКРОЛИТРАЖНЫЙ АВТОМОБИЛЬ
«ЗАПОРОЖЕЦЬ»

Редактор А. Терехов.
Худож.-техн. редактор Р. Пахолюк.
Корректор Г. Савченко.

Сдано в набор 8.VII 1960 г. Подписано
к печати 12.VIII 1960 г. Формат 84x108¹/32.
Печ. л. 1. Усл. печ. л. 1,64. Уч.-изд. л. 1,832.
БЕ 05009. Заказ № 6188. Тираж 50000 экз.
Цена 1 руб.

Запорожское
книжно-газетное издательство
г. Запорожье, ул. Чекиста, 28.

Запорожская областная типография
«Коммунар» областного управления
культуры, г. Запорожье, ул. Ильича, 24.