Beitrag ID [post_id]

ZAZ-965 ist ein Personenkraftwagen der sowjetischen Produktion, der von 1960 bis 1963 (965A – von 1962 bis 1969) ausgefertigt wurde. Nach neun Jahren der Produktion sind 322166 Stück vom Fließband darunter auch seine Modifikationen gekommen.



ZAZ-965

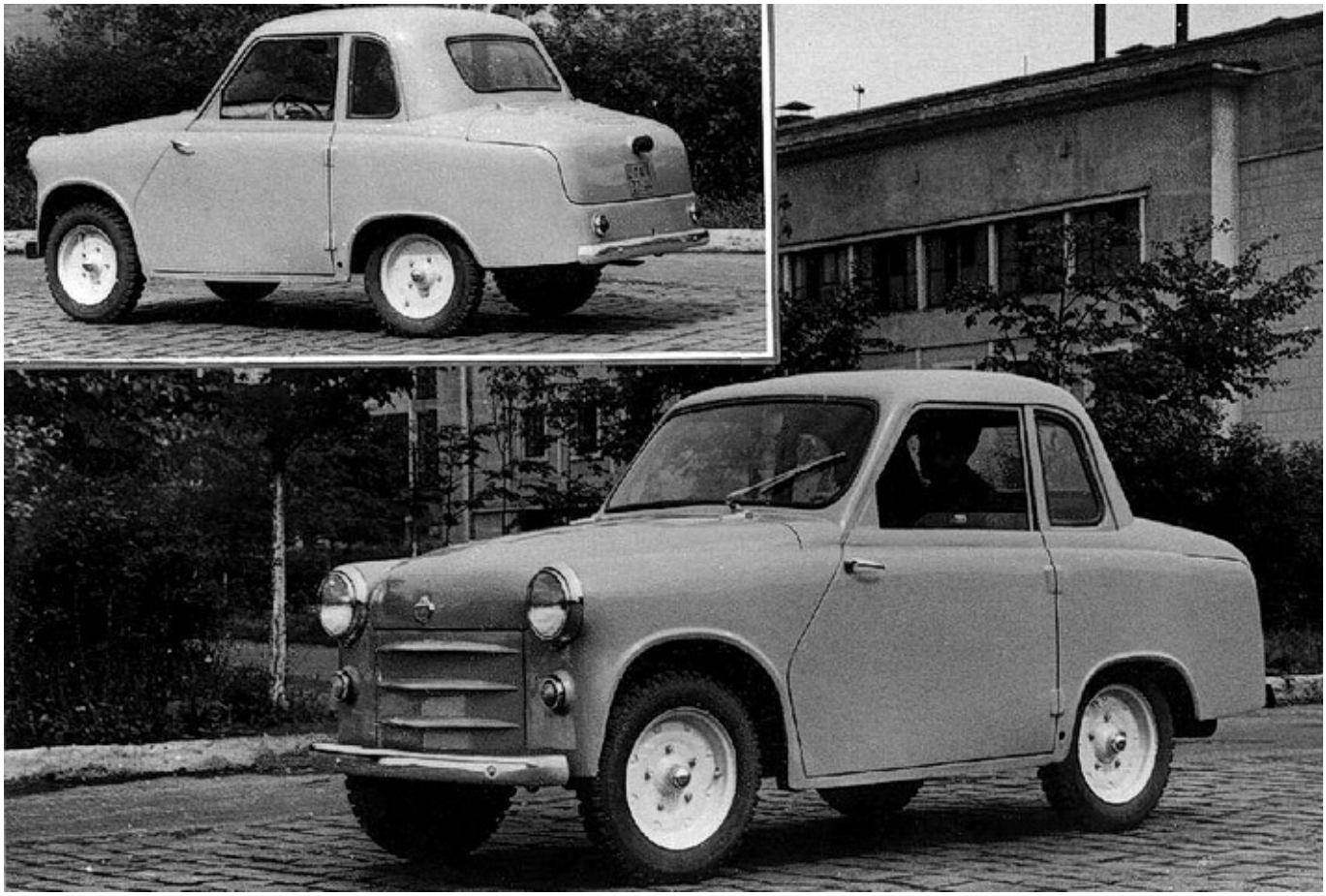
Die Geschichte ZAZ-965

Im Jahr 1955 erschien der neue Moskwitsch-402. Trotz der Tatsache, dass er zu den nicht teuren Autos gehörte, konnten die „einfachen Bürger“ – sowjetische Arbeiterinnen und Arbeiter ihn doch nicht leisten. Dies wurde zum Anstoß, dass die sowjetische Regierung nach neuen Lösungen und der Ausarbeitung der modernen Rollermodele und Kleinwagen suchte. Die Regierung wollte nicht lange auf eine genaue Ausarbeitung warten und dafür viel investieren. Es war viel günstiger ein fertiges importiertes Auto als Beispiel zu nehmen und es auf eigene Art umzubauen. Und es wurde auch so gemacht. Man nahm den italienischen Kleinwagen Fiat-600,

der durch eine leichte Konstruktion und die außeräußerliche Beliebtheit bekannt war. Dem Moskauer Kleinwagenautomobilwerk gelang es, ein Exemplar herzustellen, das „Moskwitsch (deutsch der Moskauer)-444“ genannt wurde. Der Wagen hatte den Motor vom sowjetischen Motorrad „Ural“, mechanische Fenster und Räder von 13 Zoll. Nach einiger Zeit wurde die technische Dokumentation dieses Kleinwagens an das Saporoshye Werk „Kommunar“ übergeben, das sich davor auf den Landmaschinen spezialisierte.



Экспериментальный «Москвич-444»



Вариант будущей малолитражки ГАЗ-18



ИМЗ-А50 «Белка»



Один из вариантов гражданского вездехода НАМИ-031

Ausgerechnet für diesen Wagen wurde durch das NAMI-Institut (deutsch Wissenschaftliches Forschungsinstitut für Automobile und Automotoren) der V-förmige 746 Kubik Meter Motor mit vier Zylindern ausgearbeitet. Er hatte eine originelle Konstruktion mit Gusswellen. Nach seinen Eigenschaften war der Motor sehr gelungen und als Ergebnis etwas größer als der Motor vom Fiat-600. Das war der Grund, warum er hinter montiert wurde und damit entstand ein Buckel. Und so gewann der Saporoshez den Spitznamen „Der bucklige“.



прототип «горбатого» Fiat 600

Von den ersten seinen Jahren wurde dieser Wagen sehr gut bei den Kunden angenommen und bekam fast keine Beschwerden. Einen guten Ruf gewann sich Saporoshez durch eine gute Geländegängigkeit in Dörfern und auf schlechten Straßen. Dafür sorgte die glatte Bodenplatte. Sie hatte keine Gelenkwelle und war absolut glatt. Die Länge der Bodenfreiheit unter der Hinterachse betrug nur 20 mm. Es war eine Einzelradaufhängung an allen 4 Rädern und große Belastung (fast 60%)

auf die Antriebsräder, was im Endeffekt das Auto so gut gangbar gemacht hat. Interessant war, dass auch wenn der Wagen im Sumpft oder Schnee stecken blieb, war es für die Passagiere kein großes Problem. Denn nur zwei Menschen konnten das Auto mit dem Gewicht von 665 Kilo aus „der Falle“ bringen.

Besitzer von „Buckel“ mochten ihn nicht nur für seine Wendigkeit und den starken Aufbau (wegen nur zwei Türen) sondern für die Sparsamkeit und den einfach reparierbaren Motor.



Первый опытный образец Запорожца

ZAZ-965 war ein zweitüriger aber vollständiger 4-Sitze-Wagen mit der Länge von nur 3.33 Meter. Nach hinten konnte man gelangen, indem man den rechten Vordersitz nach vorne bog.

Zu den Nachteilen von ZAZ gehörten der starke Lärm vom Motor und eine schlechte Schalldämmung im Innenraum sowie das Öffnen von Türen in „die falsche Richtung“. Apropos Saporoshez war das letzte Auto der UdSSR, dessen Türen gegen den Verkehr geöffnet wurden. Dass der Benzintank sich im vorderen Teil des Autos befand war sehr gefährlich für den Fall eines Zusammenstoßes. Einige Besitzer

äußerten sich negativ über die Leistung des Wagens, die eindeutig nicht genügte.



Серийная партия ЗАЗ-965 на производстве



Передняя панель приборов ЗАЗ-965



Салон автомобиля ЗАЗ-965



Двигатель ЗАЗ-965, расположенный сзади



Почтовый фургон ЗАЗ-965С



ЗАЗ-965Э «Ялта» в музее



Масштабная игрушка ЗАЗ-965 в масштабе 1:43 из журнала Автолегенды СССР №131

Quelle: https://de.avtoclassika.com/e/zaz-965-history/