**ЗАЗ**

Легковой автомобиль особо малого класса с передними ведущими колесами и поперечным расположением двигателя и несущим трехдверный кузовом типа хэтчбек. Выпускается с 1989 года Запорожским автомобильным заводом. Предлагаются модификации с ручным управлением, а также с кузовом универсал, именуемая "Дана".

В настоящее время в сотрудничестве с фирмой "Дэу" выпускается вариант "Таврия-Нова", отличающийся от базовой модели рядом технических и косметических усовершенствований. "ЗАЗ-1105" носит звучное имя "Дана" и представляет собой модификацию "Таврии" с пятидверным кузовом универсал. ЗАЗ 965. Беспрецедентно милый и невероятно вожделенный автомобильчик, симпатии к которому изначально было гораздо больше, чем отрицания. "Запорожца" любили и многое прощали.

Сегодня мало кто помнит, какова была эта машина, а нюансов она имела с избытком. Например, двери, открывающиеся в непривычную сторону, которые норовили распахнуться вместе с владельцем. Двери надо было уступать либо обходить. Распахивались двери на очень большой угол, а стопором служил ремешок, который иногда отрывался. Посадка в Запорожце была на дне, где-то глубоко в недрах автомобиля. Пол у машины был низкий, сиденье такое же низкое и крепилось прямо в днище без салазок и регулировок. Чтобы его подогнать, нужно было гаечным ключом отворачивать четыре болта. Обычно в боковом окне виднелась только голова водителя. Приборы и органы управления "Запорожца" были простейшими с легким оттенком примитива. Самым невиданным в своей простоте был указатель поворота. Стоял он под правой рукой на панели и был он обычным тумблером, правда, очень крупным. Щелчок влево - включен левый поворотник, щелчок вправо - включен правый. Из приборов спидометр, указатель уровня топлива и датчик температуры масла. Мотор-то воздушный, поэтому температура масла была очень важным параметром. Подсос жил на центральном тоннеле, рядом с ручником. Заводился "Запорожец" из-за этого довольно затейливо: водитель лез куда-то между сиденьями, вытягивал ручку подсоса вверх, после чего заводил ключом. Работал мотор непривычно. На холостом ходу он даже мог показаться тихим. Но как только машина трогалась с места, кузов наполнялся таким грохотом и тарарамом, что у большинства водителей даже не возникала мысль о радиоприемнике. Ездить "Запорожец" умел, иногда даже быстро. Но на скорости под 100 км/ч масло у него кончалось километров через 150. Передняя торсионная подвеска была жесткой, а задняя наоборот довольно мягкая. Из-за этого "Запорожец" вел себя как-то вихляво и неуверенно. Если на большой скорости на ухабе зад подпрыгивал с отрывом от дороги, задние колеса складывались, и машина заваливалась на бок. Зато машине не было равных на русском проселке. Он ползал даже по серьезной грязи. Самая сложная деталь любого "Запорожца" - печка. Как эта штука работает, почти никто толком не знал. Но в народе были умельцы, разгадавшие ее сущность, поэтому встречались машины, внутри которых было тепло.

ЗАЗ 965 был первым в нашей стране автомобилем, вокруг которого появился клуб любителей этой марки. Автомобиль особо малого класса с двухдверным кузовом типа седан. Выпускался Запорожским автомобильным заводом с 1973 по 1995 год. Машина имела привод на задние колеса и расположенный сзади четырехцилиндровый V-образный двигатель воздушного охлаждения. До 1979 года завод выпускал "ЗАЗ-968А", который имел иную форму некоторых кузовных панелей и конструкцию сидений. Более поздний вариант носил название "ЗАЗ-968М". Выпускались также модификации с ручным управлением, предназначенные для инвалидов.