

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА  
279 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 70

СССР



## ЛУАЗ-969 «ВОЛЫНЬ»

СЕЛЬСКИЙ ДЖИП  
ОТ ВОЕННОГО К ШТАТСКОМУ  
НА ПОЛНОМ ПРИВОДЕ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №70, 2011

#### РОССИЯ

**Издатель, учредитель, редакция:**  
000 «Де Агостини», 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.  
(письма читателей по данному  
адресу не принимаются)  
Генеральный директор: Н. Скилакс  
Финансовый директор: Н. Василенко  
Коммерческий директор: А. Якутов  
Главный редактор: А. Жаркова  
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Телефон бесплатной «горячей линии»  
для читателей России: 8-800-200-02-01.**  
**Телефон «горячей линии»  
для читателей Москвы: 8-495-660-02-02.**

Адрес для писем читателей:  
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

Свидетельство о регистрации СМИ  
в Федеральной службе по надзору  
в сфере массовых коммуникаций,  
связи и охраны культурного наследия  
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

#### УКРАИНА

**Издатель и учредитель:**  
000 «Де Агостини Пабблишинг»  
01032, Украина, г. Киев,  
ул. Сакаганского, 119  
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:  
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»  
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

[www.deagostini.ua](http://www.deagostini.ua)

**Телефон бесплатной горячей линии  
для читателей Украины:  
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной  
регистрации печатного СМИ  
Министерства юстиции Украины  
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

#### КАЗАХСТАН

**Распространение:**  
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь  
000 «РЭМ-ИНФО», г. Минск,  
пер. Козлова, д. 7г, тел.. (017) 297-92-75  
Адрес для писем читателей:  
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,  
000 «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,  
«Автолегенды СССР»

**Отпечатано в типографии:**  
Deaprinting Officine Grafiche  
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,  
28100, Novara, Italy.  
Тираж: 120 000 экз.

Рекомендуемая цена: 279 руб.,  
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

ISSN 2071-095X

© 2011 000 «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право  
изменять последовательность выпусков  
и их содержание, а также  
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право  
увеличить рекомендуемую цену выпусков.  
Неотъемлемой частью выпуска является  
приложение модель-копия автомобиля  
в масштабе 1:43

#### Иллюстрации предоставлены:

Обложка: 000 «Де Агостини»;  
2: 000 «Де Агостини»;  
3, 4, 5 (низ): частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;  
6 (верх, все): © Киноконцерн «Мосфильм»;  
6 (центр): частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
7 (лев. верх): SipaPress/fotodom.ru;  
7 (лев. низ): частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
7 (прав., все): ИТАР-ТАСС;  
8/13: 000 «Де Агостини»;  
15 (все): частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
последняя обложка: 000 «Де Агостини»

Разработка и осуществление проекта:  
000 «Тайга Групп»  
Фотосъемка автомобиля —  
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Текст: Максим Найдено**

**Издатель благодарит за оказанную  
помощь в подготовке выпуска  
Максима Шелепенкова,  
Алексея Джигурду, Михаила Готесмана  
и Александра Павленко**

**Автомобиль для съемок  
любезно предоставлен  
Германом Сергеевичем Ковалевским  
(г. Тула)**

Дата выхода в России 11.10.2011





**Судьба малолитражного вездехода ЛуАЗ-969 сложилась вполне удачно по сравнению с разработками других отечественных автозаводов, которые по тем или иным причинам остались без государственной поддержки. Луцкому джипу просто повезло: в нем были заинтересованы сразу несколько серьезных ведомств.**

### По двум направлениям

В начале 50-х годов перед советским автопромом встала задача наладить производство полноприводных автомобилей. Необходимость в таких машинах отчетливо проявилась еще во время Великой Отечественной войны. Впрочем, даже без учета интересов военного ведомства предпосылок к появлению нового класса автомобилей было предостаточно.

На протяжении десятилетий дорожная сеть страны практически не менялась: сколько-нибудь обустроенных дорог не было даже между крупными населенными пунктами. С началом освоения целины резко вырос спрос на технику, способную работать в условиях полного бездорожья. Наконец, примерно в это же время автомобиль в СССР стал считаться «товаром народного потребления». Но если городских автолюбителей вполне устраивали малолитражки, выпускавшиеся на МЗМА, то жители сел и деревень в лучшем случае довольствовались продукцией мотоциклетных заводов.

В условиях неповоротливой плановой экономики надеяться на быстрое освоение выпуска новых моделей не приходилось, за исключением, пожалуй, одного случая: когда та или иная разработка вдруг оказывалась необходимой самому государству. Именно такая «жизненная необходимость» и сыграла свою роль в истории появления «сельского джипа» автомобиля повышенной проходимости ЛуАЗ-969.

В 1954 году Министерство обороны, самый авторитетный заказчик новой техники, поручило Научному автотранспортному институту (НАМИ) разработать так называемый транспортер переднего края (ТПК) — плавающий вездеход, предназначенный для эвакуации раненых с поля боя. Поскольку собственной производственной базой для серийного выпуска автомобилей институт не располагал, работа над вездеходом велась совместно со специалистами Ирбитского мотоциклетного завода, который предполагалось перепрофилировать под выпуск амфибии.

Главный конструктор НАМИ Андрей Александрович Липгарт выступил с инициативой построить на шасси ТПК гражданскую модификацию. Это предложение нашло поддержку «в верхах»: выпуск такого «двойника» позволил бы снизить затраты на производство военного автомобиля. С 1958 года работы над военной и гражданской версиями вездехода шли параллельно, однако заказчиками машин, по сути, выступали разные ведомства: проект ТПК по-прежнему курировали военные, а будущий «сельский джип» — Министерство автомобильной промышленности. Серийный выпуск амфибии удалось наладить только в 1975 году. «Штатские» опередили военных на девять лет: первая партия автомобилей семейства «969» была выпущена в декабре 1966 года. Однако появлению серийных внедорожников ЛуАЗ предшествовала увлекательная «эстафета» трех разных заводов, передававших друг другу будущий джип до тех пор, пока он не обосновался в украинском городе Луцке.



Полноприводный легковой автомобиль ЛуАЗ-969А

## Из рук в руки

Родоначальником гражданских внедорожников ЛуАЗ стал экспериментальный джип НАМИ-049 «Огонек», построенный в 1958 году. Машина отличалась нехарактерной для советского автопрома схемой трансмиссии: постоянным приводом был передний, а при необходимости к нему подключался задний привод. Вкладом ирбитских инженеров в конструкцию автомобиля стал 750-кубовый двигатель от мотоцикла ИМЗ М-72.

На ЗАЗе «Огонек» довольно скоро превратился в «Целину» второй по счету опытный образец вездехода, получивший индекс «НАМИ-049А». Под капотом этой машины уже был установлен 27-сильный мотор от ЗАЗ-965. В отличие от «Огонька», «Целина» представляла собой двухместный малогабаритный пикап. К 1964 году работы над общей концепцией автомобиля были завершены. В новой машине нашли применение лучшие технические решения из тех, что были опробованы

протяженностью 10 562 км проходил по труднодоступным пустынным и горным районам страны. «Прелести» этого пробега сполна отражены в протоколах, которые вели инженеры завода. Так, на высокогорных перевалах Памира вышли из строя все амортизаторы. Тяжелые испытания выпали и на долю покрышек: в песках пустыни Кара-Кум они нагревались до 89 °С, а в размытых дождями степях Калмыкии с ужасающей скоростью стирался протектор. Впрочем, отдельные недостатки конструкции

# Решения, заложенные в конструкцию легкого джипа, наделяли его исключительными внедорожными качествами

Скромные габариты внедорожника и вынужденное использование 13-дюймовых колес обусловили установку колесных редукторов. Благодаря этому клиренс машины составил 300 мм на 80 мм больше, чем у полноразмерного джипа ГАЗ-69! Старания талантливейшего конструктора Бориса Фиттермана и его группы не пропали даром: новой разработке прочили большое будущее. Особые надежды на проект «4×4» возлагали представители Ирбитского завода, мечтавшие наладить в своем маленьком уральском городке производство автомобилей. Однако этого не произошло: в стране появилось предприятие, специально ориентированное на выпуск малолитражных автомобилей Запорожский автомобильный завод. Необходимость в использовании мотоциклетных моторов отпала, и ирбитчанам пришлось перебраться в Запорожье вместе с чемоданом своих наработок.

на «Огоньке» и «Целине»: подключаемый задний привод, независимая торсионная подвеска, колесные редукторы и т. д. Поэкспериментировав с различными типами кузовов, проектировщики остановились на простой и функциональной конструкции открытым цельнометаллическом кузове со съемным брезентовым тентом. Внешняя архитектура вездехода была достаточно утилитарной угловатый кузов из плоских панелей, несложный и для производства, и для ремонта. Определелись и с именем: автомобилю присвоили индекс «ЗАЗ-969».

С июля по октябрь 1965 года опытные образцы ЗАЗ-969 и ЗАЗ-967 (будущий ТПК) проходили государственные испытания, во время которых перспективные модели сравнивались с австрийским внедорожником *Steyr-Puch Haflinger* и отечественным ГАЗ-69. Испытательный пробег по маршруту Запорожье-Памир-Запорожье

не помешали госкомиссии дать следующее заключение: «Автомобиль ЗАЗ-969 имеет проходимость, не уступающую проходимости автомобиля отечественного производства ГАЗ-69 и автомобиля зарубежного производства «Штейер-Пух», а в ряде случаев (движение по заболоченной местности, мокрому лугу и сыпучему песку) превосходит указанные автомобили».

Оба вездехода были рекомендованы к производству, но тут возникла новая проблема: собирать машины было негде. Мощностей Запорожского завода не хватало даже для выполнения плана по выпуску малолитражек ЗАЗ-965 и ЗАЗ-966. В итоге готовую разработку пришлось «подарить» Луцкому машиностроительному заводу.

## Запущен в серию

Первая партия из 50 автомобилей ЗАЗ-969В была собрана в декабре 1966 года. Литера «В» означала «временное исполнение»: дело в том, что поначалу вездеходы выпускались лишь в переднеприводном варианте. Мелитопольский моторный завод, основной смежник ЛуАЗа, не смог своевременно наладить производство редукторов заднего моста для новой машины, поэтому первые четыре года с конвейера сходили «полувездеходы» с колесной формулой «4×2». Вместо второго ведущего моста эта модификация получила механизм отбора мощности для привода стационарных сельскохозяйственных установок. Формально ЗАЗ-969В стал первым серийным переднеприводным автомобилем в СССР за 18 лет до появления ВАЗ-2108 «Спутник». Впрочем, в Луцке новаторскую схему особым достижением не считали по той простой причине, что к ней не стремились.



Опытный образец автомобиля ЗАЗ-969



Спустя восемь лет после запуска в серию ЛуАЗ-969А по-прежнему оставался дефицитом. При проектной мощности в 16 тысяч автомобилей в год завод производил в среднем четыре тысячи внедорожников. Подогревал дефицит и Минторг СССР: поначалу джип продавался только на территории Украины, Белоруссии, Молдавии и европейской части РСФСР. Это ограничение было снято в 1975 году, когда выпуск луцких внедорожников удалось увеличить почти вдвое.

В 1971 году вопрос производства задних мостов был, наконец, решен. Долгожданный полноприводник вернул себе «чистый» индекс «969», присвоенный ему еще на стадии прототипа.

К моменту запуска в серию луцкий вездеход не утратил и сотой доли своей актуальности. Оригинальные решения, заложенные в конструкцию ЗАЗ-969, наделяли легкий джип исключительными внедорожными качествами. Дорожный просвет серийной модификации составлял 284 мм. Высоко расположенный кузов позволил добиться больших углов въезда и съезда. Полностью независимая подвеска на продольных рычагах обеспечивала свободное качание осей в двух взаимно параллельных плоскостях, благодаря чему при наезде на препятствие углы развала колес не менялись. Маленькая колесная база (1800 мм) выручала вездеход при езде по склонам и канавам, а расположенный в переднем свесе кузова двигатель дополнительно закружал основную ведущий мост. К слову, именно двигатель оставался самым слабым местом в конструкции ЗАЗ-969. Нехватка тяги 30-сильного мотора

МеМЗ-969 порой сводила на нет незаурядные характеристики трансмиссии и ходовой части. Поэтому появление нового двигателя МеМЗ-969А в Луцке встретили с энтузиазмом, заодно предприняв первую модернизацию базовой модели. Обновленная машина появилась в 1975 году и получила индекс «969А». Луцкие конструкторы, наконец, решились использовать в названии автомобиля аббревиатуру собственного предприятия ЛуАЗ. Главным отличием ЛуАЗ-969А стал силовой агрегат мощностью 40 л. с. Прибавка в мощности положительно сказалась на эксплуатационных характеристиках: так, максимальная скорость выросла с 75 до 85 км/ч. Контрольный расход топлива при этом остался прежним 9 л/100 км. Модернизация затронула и элементы трансмиссии. Для облегчения регулировки колесных редукторов в их конструкцию внесли изменения, исключаяющие необходимость разборки узла. Передаточное число редукторов изменили с 1,785 до 1,294, а четвертой передачи в КПП с 0,83 до 0,96. Для улучшения доступа к коробке передач люк в полу кузова был увеличен.



Опытный образец автомобиля ЗАЗ-969 «Волынь»

А в это время...

## 1966 год



15 декабря скончался Уолт Дисней — знаменитый американский художник-мультипликатор, режиссер, сценарист и продюсер, основатель компании *Walt Disney Productions*. Его работы более 20 раз были отмечены премией «Оскар» и пять раз — премией «Золотой глобус».

## 1968 год

21 августа на территорию Чехословакии введены войска стран Варшавского договора. Так закончилась «пражская весна» — период реформ и либерализации общества, начавшийся в январе 1968 года. Советская военная группировка оставалась на территории Чехословакии до 1991 года.

## 1969 год



15 июня президентом Франции избран Жорж Помпиду. Он известен не только как успешный политик и выдающийся государственный деятель, но и как основатель парижского музея современного искусства, который теперь носит его имя — Центр Помпиду. На фото: Жорж Помпиду с супругой во время визита в СССР в 1970 году.

## «Вас ожидает гражданка Никанорова» (реж. Л. Марягин, 1978 год)

Катю Никанорову в деревне зовут не иначе как принцессой. Только вот с принцами ей все время не везет: ради последнего жениха Катя дом продала, а он возьми да исчезни. Возвращается Катя в деревню ни с чем и, завидев джип председателя колхоза, прячется в высокой траве — стыдно. Соседки смеются: «А принц где? По дороге выпал?». Пока она в город ездил, в ее доме поселили нового ветеринара — Павла Ивановича Дёжкина. Попыталась Катя выжить его из дому, да председатель заступился: попросил не выгонять Дёжкина хотя бы неделю. А за эту неделю Катя поняла, что это и есть ее принц! Но вот беда — и Дёжкин от нее сбежал. Бросилась Катя за ним на вокзал и попросила объявить по громкой связи: «Гражданин Дёжкин! Вас ожидает гражданка Никанорова»...



Серийный автомобиль ЗАЗ-969В

### Найди три отличия

Внешних отличий между моделями ЗАЗ-969 и ЛуАЗ-969А было всего три. Они не бросались в глаза, поэтому найти их сходку могли только автолюбители, хорошо знакомые с ранней версией машины.

Во-первых, в целях увеличения ресурса шин ЛуАЗ-969А оснастили новыми покрышками ИВ-167. Помимо долговечности, они отличались более низким уровнем шума. Размерность шин осталась прежней 5,90–13.

Во-вторых, запасное колесо на ЛуАЗ-969А перекочевало из салона на задний борт. И, наконец, в-третьих, на модернизированной машине появилась пара боковых окон в тенте в задней части кузова. С 1975 по 1979 год (до появления очередной модернизированной версии ЛуАЗ-969М) завод построил уже 30 532 машины. ЛуАЗ стал первым в СССР полноприводным автомобилем, который мог приобрести в личное пользование частник,

если не брать в расчет «Москвичи» моделей «410» и «411». Сельские автолюбители не изменили «луноходу» ни в 1977 году после появления «Нивы» (стоившей почти вдвое дороже ЛуАЗа), ни в 1985-м с началом продажи в частное пользование УАЗов. Скромный сельский трудяга, готовый работать в любых условиях, пользовался спросом до конца своей конвейерной жизни и занял почетное место в истории отечественного автопрома.



## Дальние родственники



### Citroen Mehari (1968–1988 годы)

Несмотря на характерную «милитаристскую» внешность, *Citroen Mehari* создавался в качестве легкого грузовика, а не военного вездехода. В основе этой машины лежало шасси культовой модели 2CV. Утилитарный автомобиль имел открытый пластмассовый кузов, закрепленный на трубчатой стальной раме. При собственной массе в 525 кг *Citroen Mehari* мог перевозить до 400 кг груза, благодаря чему снискал огромную популярность у фермеров, лесников и егерей. Автомобиль приводился в движение двухцилиндровым оппозитным двигателем от модели *Duane 6* (602 см<sup>3</sup>, 26 л. с.). В 1980–1983 годах выпускалась полноприводная версия, трансмиссия которой была оснащена демультипликатором. Общее количество всех выпущенных *Mehari* составило 143 953 экземпляра, из них полноприводных лишь 1213.



### Jeepster Commando (1966–1971 годы)

Предтеча современных джипов, выпускаемых под маркой *Chrysler*, был представлен в 1966 году компанией *Kaiser Motors*. Среднеразмерный внедорожник *Jeepster Commando* должен был составить конкуренцию *Ford Bronco* и *Toyota Land Cruiser*. Модель была выполнена в стиле классических вездеходов *Willys* и предлагалась в трех вариантах: пикап и универсалы со съемной пластиковой либо жесткой цельнометаллической крышей. *Commando* мог комплектоваться одним из двух бензиновых двигателей, отличавшихся друг от друга объемом и мощностью: 2,2 л, 75 л. с. или 3,7 л, 160 л. с. В 1971 году *Kaiser Motors* вошла в состав фирмы *AMC (American Motors Corporation)*. Модель выпускалась до 1973 года под названием *Jeep Commando*. За пять лет *Kaiser Motors* построила 57 350 автомобилей.

## 1972 год



На экраны выходит двухсерийный художественный фильм «А зори здесь тихие», снятый режиссером Станиславом Ростоцким по одноименной повести Бориса Васильева. Картина была признана лучшим фильмом года, получила первый приз на Всесоюзном кинофестивале в Алма-Ате, приз кинофестиваля в Венеции и Государственную премию СССР.

## 1975 год



22 ноября королем Испании провозглашен Хуан Карлос. Еще в 1947 году Франко объявил Испанию монархией, а в 1969-м назначил наследником испанской короны Хуана Карлоса: он должен был занять престол после смерти диктатора.

## 1978 год

25 июля в Великобритании на свет появился первый «ребенок из пробирки» Луиза Браун. В Советском Союзе первый ребенок, зачатый с помощью экстракорпорального оплодотворения (ЭКО), родился в Москве в феврале 1986 года. К 2010 году количество детей, рожденных с помощью ЭКО, достигло четырех миллионов.



ЛУАЗ-969А «ВОЛЫНЬ»



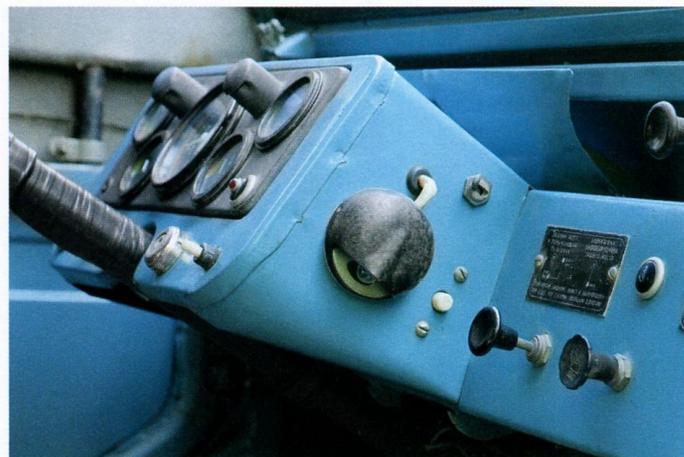
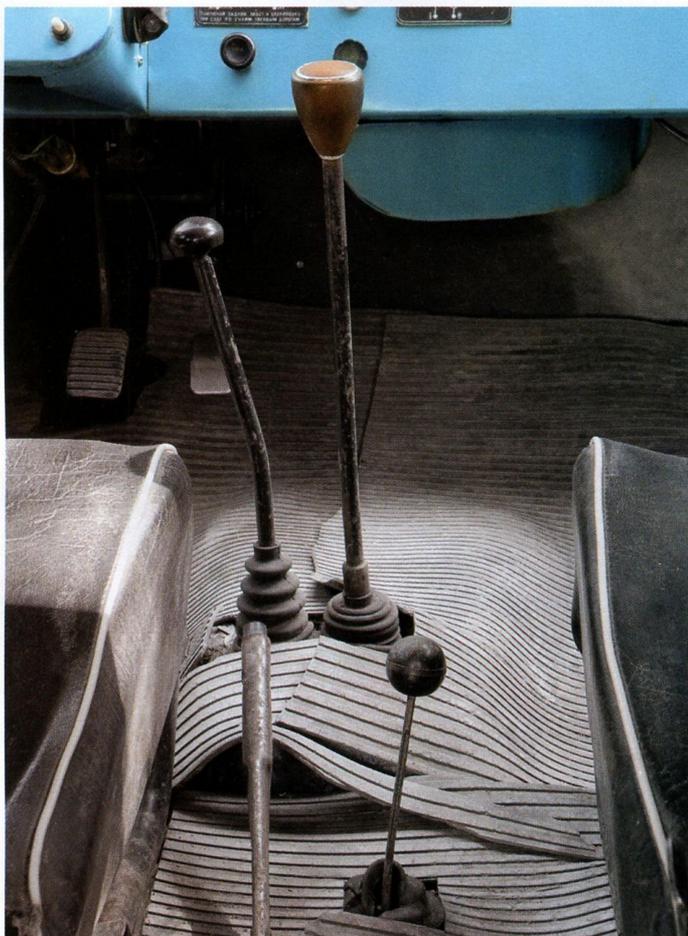


- ❶ Салон автомобиля предельно прост: отсутствуют пластмассовые детали, панель приборов представляет собой сварной металлический короб из листового проката
- ❷ Руль от «Запорожца»
- ❸ Комбинация приборов с внешней подсветкой унифицирована с приборами отечественных грузовиков





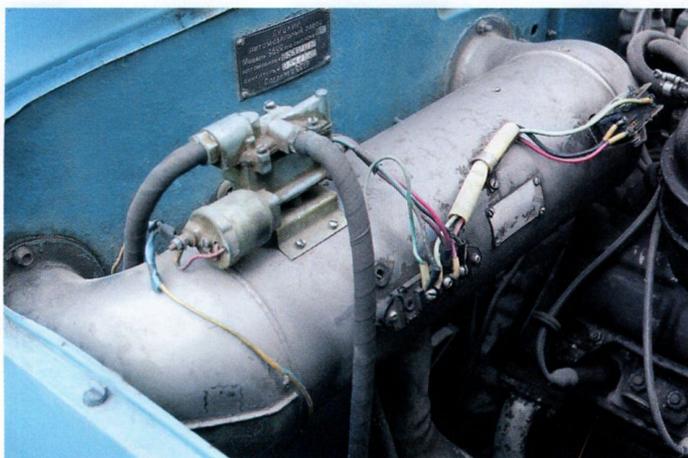
- ❶ Стеклоочистители ветрового стекла с верхней навеской, поводки полностью выведены наружу
- ❷ Электродвигатель стеклоочистителей расположен внутри салона на верхней перемычке рамки ветрового стекла
- ❸ Наружная светотехника полностью заимствована у отечественных грузовиков
- ❹ Лампа подсветки салона на приборной панели тоже досталась ЛуАЗу от армейских грузовиков
- ❺ Табличка подсказывает схему переключения коробки передач
- ❻ Рычаги управления трансмиссией находятся между передними сиденьями. Самый большой рычаг — управление КП, рядом рычаг включения заднего моста и понижающей передачи. На переднем плане рычаги стояночного тормоза и блокировки дифференциала заднего моста



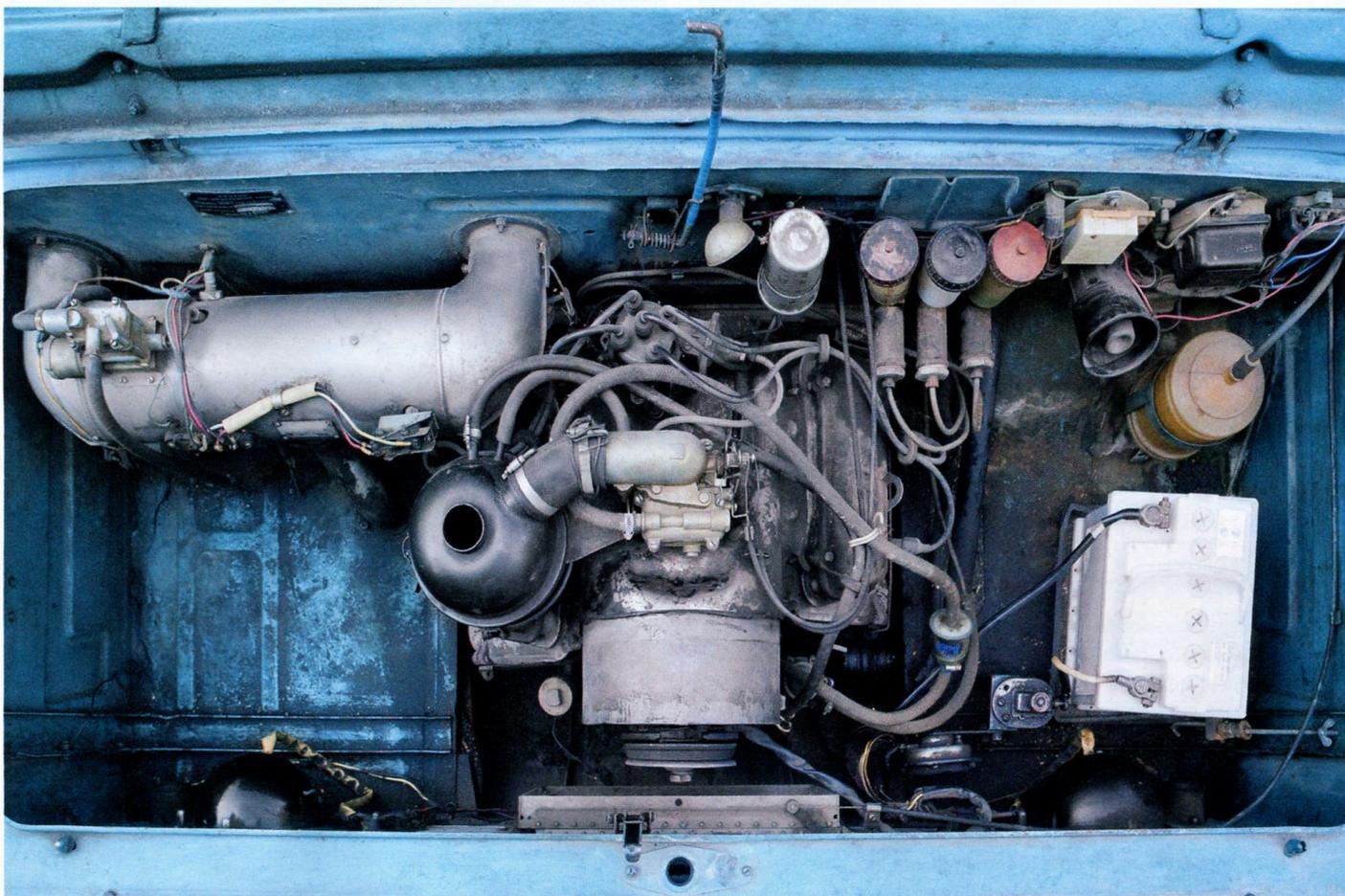


- ❶ Откинутый задний борт позволяет перевозить на ЛуАЗе длинномерные грузы
- ❷ Горловина бензобака несколько утоплена
- ❸ Подножка для облегчения посадки в высокий кузов ЛуАЗа
- ❹ Карбюратор и воздушный фильтр мелитопольского двигателя





- ❶ Независимый от двигателя бензиновый отопитель салона
- ❷ Раздельный гидравлический привод тормозов — верный признак модернизированного ЛуАЗ-969А. Третий бачок — для тормозной жидкости, предназначенной для привода сцепления
- ❸ Отключатель «массы» кузова находится в непосредственной близости от аккумуляторной батареи
- ❹ Двигатель МеМЗ воздушного охлаждения компактно расположился в моторном отсеке



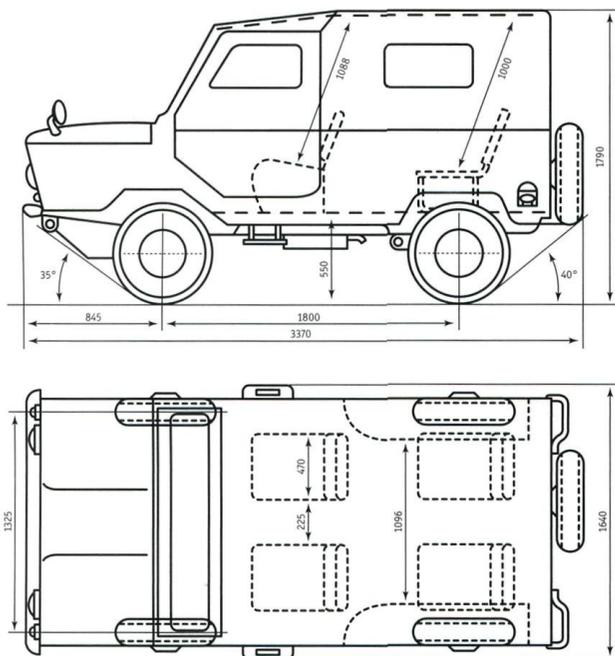


Схема автомобиля ЛуАЗ-969А (ЗАЗ-969)

Технические характеристики ЛуАЗ-969А (ЗАЗ-969)	
Число мест	4
Максимальная скорость	85 (75) км/ч
Глубина преодолеваемого брода	0,45 м
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	50,7 м
Расход топлива при скорости 60 км/ч	9,0 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-42
Генератор	Г-502А (Г-501)
Регулятор напряжения	РР-310Б
Прерыватель-распределитель	Р-114Б
Стартер	СТ-354 (СТ-351Б)
Свечи зажигания	А-23 (А-6УС)
Размер шин	5,90-13
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	940 (870)
полная, в том числе:	1340 (1270)
на переднюю ось	700 (650)
на заднюю ось	640 (620)
<b>Дорожные просветы, мм</b>	
до картера двигателя	280 (284)
до редуктора заднего моста	300
<b>Наименьший радиус поворота, м</b>	
по оси следа внешнего переднего колеса	5,0
наружный габаритный	5,5

**Рулевой механизм**

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число 17,0

**Подвески (передняя и задняя)**

независимые, торсионные, с одинарными продольными рычагами; амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

**Тормоза**

рабочий барабанный, на все колеса, с отдельным гидравлическим приводом

стояночный на тормозные механизмы задней оси

**Коробка передач**

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода и понижающей передачей

**Сцепление**

однодисковое, сухое

**Передаточные числа**

I 3,80; II 2,118; III 1,409; IV 0,964 (0,830); задний ход — 4,156; понижающая (только вперед) 7,2

**Главная передача**

двойная, коническая, со спиральными зубьями, передаточное число 4,125; колесные редукторы с цилиндрическими шестернями наружного зацепления, передаточное число 1,294 (1,785)

**Двигатель**

MeM3-969A (MeM3-969), V-образный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, воздушного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	76 (72)
Ход поршня, мм	66 (54,5)
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1197 (887)
Степень сжатия	7,2 (6,5)
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2 (1-2-4-3)

**Карбюратор**

К-127 (К-125Б)

**Максимальная мощность**

40 (30) л. с. при 4400 (4200) об/мин

**Максимальный крутящий момент**

7,6 (5,3) кгс.м при 2700-2900 об/мин



Несмотря на реконструкцию, которая обошлась государству в 1 млн. 300 тыс. руб., Луцкий автозавод долгое время не мог выйти на проектную мощность. Общее количество автомобилей трех модификаций (969В, 969 и 969А), собранных с декабря 1966 по май 1979 года, составило всего 54 130 экземпляров.



#### НАМИ-049 «Огонек», 1958 год

Как и любая разработка, рожденная в стенах НАМИ, экспериментальный джип НАМИ-049 отличался необычными техническими решениями. К их числу стоит отнести несущий кузов, изготовленный из стеклопластиковых панелей. При своих сверхкомпактных размерах (длина машины составляла всего 3313 мм) «Огонек» был рассчитан на перевозку четырех человек или 300 кг груза. В рамках испытаний НАМИ-049 доказал, что по проходимости он не уступает автомобилям «Москвич-410», ГАЗ-67 и Willys MB, однако прочность и износостойкость ряда узлов были признаны неудовлетворительными.



#### НАМИ-049А «Целина», 1961 год

Усовершенствованный вариант НАМИ-049 появился спустя три года после «Огонька» уже на «запорожском» этапе работ над ЛуАЗ-969. В отличие от «Огонька», напоминавшего классический джип в миниатюре, «Целина» представляла собой сверхмалый грузовик: машина оснащалась двухместным кузовом с грузовой платформой позади кабины. Как и НАМИ-049 «Огонек», «Целина» имела стеклопластиковые панели кузова. На автомобиле предусматривалась лебедка, а также механизм отбора мощности для привода стационарных сельскохозяйственных установок.



#### ЗАЗ-969В (ЛумЗ-969В, ЛуАЗ-969В), 1966–1971 годы

Первенец ЛуАЗа (до декабря 1967 года завод считался машиностроительным, отсюда и вариация в названии модели) выпускался в течение пяти лет. За счет системы отбора мощности ЗАЗ-969В мог комплектоваться навесными устройствами, применяемыми в сельском хозяйстве. Поскольку к началу выпуска ЗАЗ-969В в СССР не производили внедорожных шин столь малой размерности, автомобиль оснащался покрышками 6,0–13 с асфальтовым рисунком протектора. С 1966 по 1971 год завод выпустил 7438 автомобилей ЗАЗ-969В. Эта модель, как позже ЛуАЗ-969, в обиходе именовалась ЛуАЗ — по фактическому месту выпуска. Но официальным наименованием до 1975 года оставалась аббревиатура ЗАЗ.



#### ЛуАЗ-969 «Волынь» с жестким верхом

Создатели сельского внедорожника видели свое детище не только с мягким брезентовым верхом, но и с закрытым кузовом типа «универсал». Правда, глядя на сохранившиеся фотографии таких автомобилей, можно подумать, что перед нами фургон. На самом деле, в кузове просто не стали делать дополнительных окон, справедливо полагая, что в сельской местности автомобиль будет использоваться скорее как грузовой, а не пассажирский (по этой же причине на машинах первых выпусков боковые стекла отсутствуют и в тенте). Опытные образцы закрытых автомобилей изготовлял не только Запорожский, но и Луцкий автозавод. К сожалению, заводские закрытые версии «Волыни» так и не пошли в серию.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ  
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ГАЗ-24-02 «ВОЛГА»

DeAGOSTINI

