

ЗАПОРОЖСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД «КОММУНАР»

Előzmények

Az Autó-Motor című szaklap először 1958. augusztus 15-én közölt egy néhány mondatos hírt, miszerint a szovjet mérnökök „megalkuvás nélkül fáradoznak” egy kisautó prototípusának megvalósításán.

Több mérnöki központban párhuzamosan folyt a tervező munka, többek között a Moszkva melletti kis hengerűrtartalmú autók gyárában, azaz ahol a Moszkvicok készültek, és a НАМИ-nál, (Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт) a központi autóipari kutatóintézetnél. Már egy kísérleti darab is elkészült, amit Bjelka (mókus) névre kereszteltek. Ez a kisautó az „egyterű” fejlesztési koncepción alapult, hátul keresztben elhelyezett motorral, és a jobb helykihasználás érdekében a vezető az első tengely fölött ült. A további prototípusok között volt rokkantak számára készített; összkerék hajtású mezőgazdasági jellegű; kisáruszállító; és végül egy általános jármű.

Az egymástól függetlenül dolgozó mérnöki kollektívák végül közös álláspontra jutottak bizonyos kérdésekben, amit a vezetés elé tártak. Annyi bizonyosnak látszott, hogy egy olyan négy személyes kisautót kell megépíteni, ami a középkategóriának számító Moszkvics 407-nél kisebb, ám mozgékonyágában nem marad el a Moszkvics 401-től. Legyen kisebb tömegű (legfeljebb 600 kg), és ezzel együtt olcsóbb, viszonylag tartós és megbízható, a hajtáslánc kiszerezéséhez ne kelljenek különleges szerszámok. A jó hegymászóképességhez elengedhetetlen a farmotor, ami lehetőség szerint legyen az egyszerűbb léghűtéses, külön állóhelyzeti fűtése is legyen, amit a legtöbb léghűtéses motorral szerelt gépkocsinál a fűtés elégtelensége indokolt, és ez tegye lehetővé a motor előmelegítését is. Az „orosz télállóságon” kívül lényeges szempont volt a rossz utakhoz való alkalmazkodóképesség is, ezért elől-hátul független kerékelfüggesztésű és nagy rugóúttal rendelkező futóművet tartottak kívánatosnak, ami egyben nagy szabadmagasságot biztosított. A csomagter méretét csak másodlagos szempontnak tartották, s itt lényegében a maradékelvnek engedelmességek, azaz a hajtáslánc, a futómű és minden ülés elhelyezése után; ami maradt.

1957-ben a Moszkvics gyár kísérleti üzemében az Autóipari Kutatóintézet formatervezői elkészítették a jármű formatervét, majd legyártották a mesterdarabot jelentő 1:1 arányú karosszéria famintát. A mesterdarab minden részletének finomítása, jóváhagyása után a prototípus egyedi gyártása következett, melyet Moszkvics-444 névvel illettek. Ez a karosszéria forma nagyrészt követte az ekkor Olaszországban már népszerűségnek örvendő Fiat 600 D vonalvezetését, de a hátsó motorház nyújtottabb kialakítása miatt kevésbé volt olyan szemnek tetsző, mint a Fiat. Ennek az is oka lehetett, hogy az orosz karosszériatervezők igyekeztek némi egyéniséget csempészni a formába, jogosan tartva attól, hogy egyszerű másolással, „koppintással” vádolják meg őket. Annyi azonban bizonyos hogy a beépítésre tervezett négy hengerű léghűtéses kismotornak (700-800 cm³) a ventilátorházból adódóan nagyobb volt a hossza, mint a vízűtéses 600 cm³-es Fiat motornak. Ezt az ellentmondást a motorház megnyújtásával lehetett feloldani és ezért törtek meg a hátsó szélvédő alsó peremétől a karosszéria lejtése. A beépítésre tervezett motor próbái késésben voltak, ezért szükségmegoldásokat kellett alkalmazni. Így szerelték be az MD-65 típusjelű, motorkerékpárból származó két hengeres boxer motort, ami valójában nagy hasonlóságot mutatott a II. világháborús filmekben látott oldalkocsis BMW motorok blokkjával. Ez a 649 cm³-es, 17,5 LE teljesítményű motorblokk mindössze 80 km/h sebességre tudta gyorsítani a gépkocsit, s az élettartama sem volt több 30 ezer km-nél. Tehát nyilvánvaló volt, hogy más motort kell fejleszteni a kitűzött célok elérése érdekében, de azért a karosszéria, és a futómű tesztelésére alkalmas volt ez a provizórikus motorválasztás.

Az önhordó és az alváz karosszéria közti választás még nem dőlt el véglegesen, de hajszálnyival az alváz elgondolás vezetett, mert gyártástechnológia szempontjából az

látszott gazdaságosnak. Később a kis tömeg elvárásának megfelelően mégis az önhordó karosszéria lett a befutó.

Így került 1959-ben **ГАММ** kísérleti műhelyének fékpadjára két négyhengeres, majdnem azonos hengerűrtartalmú (752, 746 cm³-es) motor. Egy boxer (VW hasonmás) és egy V motor nagyjából azonos 23 LE teljesítménnyel.

1959 legelején egy moszkvai autókiállításon bemutatták az autót, akkor még szintén egy motorkerékpárból (Ural M72) származó, 746 cm³-es boxermotorral. Már találtak neki egy újabb nevet is: Ogonyok. Akkoriban még egy félautomatikus kuplunggal szerelt változatról is beszéltek, de ez csak terv maradt.

A szovjet családmódel új kisautója a központi pártvezetés egyhangú elismerését váltotta ki, így sürgetővé vált a gyártó és összeszerelő üzem helyszínének a kiválasztása. Mivel a Moszkvics gyárban erre már nem tudtak megfelelő méretű helyet biztosítani valamilyen más, már működő üzem átalakítását, kapacitás bővítését látták célszerűnek. A gyártóüzem kijelölése viszonylag gyorsan megtörtént. Így a központi bizottság gazdasági és tervtanácsának a választása egy Ukrajnában, a Donyec-medence ipari övezetében lévő, megfelelő gyártási tapasztalatokkal rendelkező mezőgazdasági gépgyárára esett.

A hajtómű (motor, sebességváltó differenciálmű) gyártásra a közelben lévő, szintén nagy gépgyártási hagyományokkal rendelkező Melitopoli Mezőgazdasági Motorgyárat bízta meg a tervtanács. Érdekes, hogy az itt lévő gyári múzeumban még ma is megtekinthető néhány kísérleti hajtóműegység, közöttük a VW motorral majdnem azonos boxer elrendezésű prototípus is.

A gyártás még el sem kezdődött, máris új néven kezdték emlegetni: Zaporozsec. Talán azért, mert a Zaporozsjében az addig mezőgazdasági gépeket gyártó „Kommunár” üzemben készültek fel a gyártásra. Itt kell megemlíteni, hogy ez egy nem hivatalos név, amolyan népi elnevezés. Igaz egy időben magát az autót is ellátták ezzel a felirattal, de a 60-as évek végétől már csak a hivatalos **ZAZ** felirat maradhatott az autón. A gyári táblákon is ez olvasható: **ЗАПОРОЖСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД «КОММУНАР»** A javítási könyvekben, alkatrész-katalógusokban, gyári reklámanyagokban mind-mind idézőjelek között szerepel a Zaporozsec szó. Tehát ha következetesek szeretnénk maradni, akkor a hivatalos **ZAZ** elnevezést kellene használnunk, de ezt kevesen ismerik, tehát még a márka rajongói is Zaporozsecként emlegetik. Ennél nagyobb baj, hogy a hivatalos iratokban is így szerepel néha.

ZAZ-965

A már említett, Fiat 600 gépkocsikhoz erősen hasonlító, nagy terepszögekkel és hasmagassággal rendelkező, Zaporozsec **ZAZ 965** gyártása 1960-ban indult, önhordó karosszériával. Ekkor már sorozatgyártásra érett volt az a **MeM3 965** típusjelű, 23 LE teljesítményű, négyhengeres 746 cm³-es V-motor, amit az autóba építettek. A jármű végsebessége ekkor már megközelítette a 90 km/órát, és az élettartamban is komoly javulás következett be. Ez a motor a korábbi nyúzópróbák eredményeit értékelve már V elrendezést mutatott. Ennek elsődleges oka a motortér szűkössége volt továbbá az is, hogy a boxer elrendezésnél a hengerfejhez –főleg a szelepállításhoz– csak nehezen, többnyire aknából vagy emelő alatt, körülményesen lehetett hozzáférni. Ez azonban egy műszaki problémát is felszínre hozott, ami miatt négyhengeres V-motorokat nem szívesen építettek. Ezeknél a motoroknál ugyanis a forgó, és elsőrendű tömegek által keltett billentőnyomatékok kiegyensúlyozást igényelnek, ellenkező esetben erős rázkódás lép fel. Ez a VW motorblokk alapján épített kísérleti boxernél nyilván nem jelentkezett, ám a szovjet mérnököket nem kellett féltetni; megint kitaláltak valami pofonegyszerű, mégis zseniális dolgot. Így a vezérműtengely belsejébe egy, –a főtengelyről 1:1 áttételű fogaskerékpárral meghajtott–

mindkét végén ellensúlyokkal ellátott tengelyt szerkesztettek, mely az ellentétes irányú forgása révén a kiegyensúlyozatlanság csillapítására alkalmas ellennyomatékokat keltett.

Az első futómű kialakításáról érdemes még említést tenni, amely rendszerében figyelemreméltó bogárhátú alapokat jelenített meg a két egymás fölött lévő hosszirányú vezetőkarral, valamint ezek bekötését és rugózását biztosító keresztirányú torziós rúdjaival. (a II. világháborús Kübelwagen is ezt használta)

A tervezéskor kitűzött célok csak részben valósultak meg; létrejött egy alacsony üzemeltetési költségű, a közismerten gyenge minőségű orosz benzinnel (akár mosóbenzinnel, 1:6,5 sűrítési viszony mellett) is használható, földutaktól sem irtózó, könnyen javítható, -20 fok alatt is beinduló „népautó”, aminek az ára is kedvező volt. A tartósságra vonatkozóan az orosz mérnökök nem tudtak semmilyen megbízható referenciával szolgálni, az ígért „sikeres” tesztek nem követte a hétköznapi használat kielégítő visszacsatolása. Az árral kapcsolatos az a szóbeszéd, miszerint egy tréfás kedvű árhivatali dolgozó az autó árát éppen 1000 üveg vodkában szabta meg. Még inkább meglepő, hogy a vodka árának emelésekor az autó ára is emelkedett, mégpedig éppen annyira, hogy az ismét pontosan 1000 szerese legyen annak.

A teljesítményével nem nagyon büszkélkedő kisautó hamarosan nagyobb motort kapott, és a karosszéria is módosult 1962-ben, miközben már az új modell, a 966-os tervezése is folyt.

Ettől az időponttól kezdtek gyártani a Zaporozsec ZAZ 965A modellt, amelyik már 887 cm³-es, saját fejlesztésű MeM3 966 típusjelű motort kapott, és teljesítménye 27 LE-re növekedett.

Ez a változtatás még mindig nem volt elegendő, ezért 1965-ben egy 30 LE teljesítményre képes, módosított motorral látták el (típusjele: MeM3 966A), amivel egészen a modell kifutásáig, 1969-ig gyártották. Ezt a növelt teljesítményű, 887 cm³-es motort kapta meg 1967-ben az új ZAZ 966, amelynek a végsebessége már elérte, sőt meg is haladta az akkor jól hangzó 100 km/h-t.

Magyarországra a Zaporozsec ZAZ 965 és Zaporozsec ZAZ 965A modelleket nem importálták, bár az autós szaksajtó gyakran sóvárgott utána. A legközelebb ehhez talán 1965-ben voltunk, amikor az Autó-Motor egyik novemberi számában azt olvashattuk, hogy a MERKUR vállalat nemsokára árusítani kezdi 50.000 Ft-os áron. A hazai forgalmazás állítólag a KERMI (Kereskedelmi Minőségellenőrző Intézet) gáncsolta el, de ezt hitelt érdemlő dokumentumokkal, eddig még nem sikerült bizonyítani; ez további kutatást igényel. Bizonyos állítások szerint az autó világítási rendszere, a gyenge fék és motorteljesítmény, a motor nyári túlmelegedési hajlama, ezekkel együtt az üzemszerű tartós működés biztonsága állhatott a bukás hátterében. Egyes feltételezések szerint már az sem volt hatásos, hogy az akkoriban bevett gyakorlat szerint, a pártközpontból jövő „finom ajánlás” (nyomásgyakorlás) az intézet munkatársait jobb mérési eredményekre sarkallná, hogy a típusbizonyítvány megszerzése így „közérdekből” egyszerűbb legyen. A forgalomba hozatal tehát elmaradt, és annak okáról a korabeli újságok, szaklapok mélyen hallgattak. Így az autó csak magánúton kerülhetett be az országba, ezért idehaza a néhány gyűjteményi darabon kívül nem található meg.

ZAZ-966

1967-ben jelent meg a Zaporozsec ZAZ 966-os modell, ami már nem a bogárhátú karosszériával készült, hanem a kor divatjának megfelelő, modern és tetszetős ún. „fürdőkád”, az oldalakon ívelt, a küszöbnél befele hajlított formát követte. A tervezők nem bíztak semmit a véletlenre; az elkészült új modellben olyan bevált elődök formavilága köszönt vissza, mint az NSU Prinz, a Hillman Imp vagy a Chevrolet Corvair. Ismert például egy olyan fénykép, amely egy Hillman Impet ábrázol, háttérben egy Moszkviccsal. Persze a kép készülhetett valahol Angliában is, de talán ez a kevésbé valószínű.

Melítopolban a vártnál lassabban haladt a munka, és a HAMИ mérnökei a bemutató pillanatára nem készültek el az autóhoz szánt 1196 cm³-es motor és hajtáslánc fejlesztésével. Ezért az új autót azzal a 887 cm³-es, 30 LE teljesítményű, MeM3-966A típusú motorral

kezdték gyártani, ami már a ZAZ 965A modellben is megjelent 1966-ban. A kését ledolgozva, az év végén már rendelkezésre állt a MeM3-968 típusjelű, 40 LE teljesítményű, új hajtómű egység, ami kisebb változtatásokkal egészen 1994-ig, a gyártás befejezéséig elkísérte a ZAZ különféle típusait. Két idevágó idézet a szovjet szaksajtóból:

„1965-ben befejeződtek a saját fejlesztésű 40 lóerős MeM3-968 motor végső kidolgozásának munkálatai. Ez a motor a CCCP fejlesztési kiállításán első helyezést érte el.”

„Megemlítendő, hogy ebből a motorból 1974 október 28-án gyártották le az 1 milliomodik darabot, mely alkalomból a MeM3-968 motor és a Melitopoli Motorgyár állami díjat kapott.”

A 966-os 1967-ben a tavaszi BNV-n mutatkozott be Magyarországon, akkor még a ZAZ-965, MeM3-966A típusjelű, 887 cm³-es, 30 lóerős motorjával. Az év végén elkészült „nagy motorost” (40 LE) hívták ZAZ-966-nak, és az eredetileg bemutatott „kismotorost” (30 LE) nevezték ZAZ-966V-nek (cirill írásmóddal ZAZ-966B). A „kismotorost” csak a Szovjetunióban árusították. Az 1196 cm³-es „nagy motor” már elegendő teljesítményt szolgáltatott az új karosszériának, és többé-kevésbé sikerült néhány konstrukciós hibát is kiküszöbölni. Így a tervező mérnökök a 965A-nál megismert melegedési gondok orvoslására, és az intenzívebb motor hűtőlevegő beáramlás érdekében, a levegő torlónyomását jobban kihasználva, a gépkocsi oldalára két légbefúvó nyílást, „kopoltyút” szerkesztettek. Ez egyben az autó formájának egyediségét is biztosította. Az utca embere a 70-es, 80-as években a Zaporozsec nevet a kopoltyúkkal azonosította, sőt a mai gyűjtők körében ez mindenképpen plusz értéket képvisel.

Aki egy kismotoros autóból ült át egy nagy motorosba, először biztos szokatlannak találta a sebességváltó kar fordított kiosztását, mert jobbra lent volt az első, jobbra fent a második, és ennek megfelelően a többi fokozat. Ezt a kis kellemetlenséget könnyen feledtette az első fokozat szinkronizálása.

Egyébként nagyon érdekes, hogy 1967-ben a tavaszi BNV-n egy olyan autót mutattak be, amely külső és belső megjelenésében már a 968-as jellegzetességeit mutatta (műszerfal, kifli index), ám gyártásba mégsem ez került. Mert azt csak 1972-ben láthatta ismét a nagyközönség, mint újként beharangozott 968-ast.

A 966-os típust az autó színére fújt meztelen fém műszerfalról a legkönnyebb felismerni. Az irányjelző kapcsolóját érdekes módon nem a megszokott módon, a kormányoszlopon, hanem ennek a műszerfalnak a közepén helyezték el, ami a passzív biztonság szempontjából (hegyes kiálló kapcsoló), vagy a kesztyűtartó fedél hasonlóan kiálló fogantyúja meglehetősen szerencsétlen megoldás volt.

Az akkori szaksajtó részéről az új típus elszórtan még dicséretet is kapott, így kiemelték a két fokozatú ablaktörlőt, a lábnál elhelyezett fényváltó kapcsolót, a műszercsoport megvilágításának szabályozhatóságát, az ízléses motorolaj hőfokmérővel rendelkező műszeregységet, továbbá a járó motorra történő önindítást megakadályozó, blokkoló relés megoldást. De például a fénykürt vagy a hamutartó hiánya már jogos kritikát ébresztett, nem beszélve a fűtés zöld színű ellenőrző lámpájának ötletszerű, kesztyűtartó jobb széle melletti elhelyezéséről.

A 966-os felismerését megkönnyíti még az un. hosszú kopoltyú, mert a levegőbeömlő nyílás, a későbbi ZAZ 968 és ZAZ 968A modellel ellentétben, egészen a hátsó kerékház ívéig húzódott. Az autó homlokfala 1971-ben kismértékben változott, mert a fényszórók alatt megjelentek a kifli alakú sárga irányjelzők, ugyanakkor eltűntek a kis hosszúságú alakú oldal irányjelzők. Ezt talán az indokolta, hogy az autó világítási rendszerével kezdetben több gond is akadt. A hozzánk érkezett példányok irányjelzőjét a krómrácsba építették, fehér burával, amit később már nem fogadtak el a hatóságok, és vagy borostyánsárga lakkal kellett bevonni, vagy sárga kisipari utángyártottat kellett felszerelni. 1974-ben a MERKUR által kiadott Autóvásárlók kézikönyve így ír erről az időszakról:

„Ismeretes, hogy a korábbi típusnál bizonyos problémákat jelentett az első irányjelzők elhelyezkedése, ezért kellett a rácsozatba bújtatott lámpaburákat színesre festeni.”

A ZAZ 966-ot Magyarországon a MERKUR Személygépkocsi Értékesítő Vállalat 1970 tavaszától kezdte forgalmazni. A leendő tulajdonosok a gépkocsik átvételekor szembesültek azzal a ténnyel, hogy a tanksapka nem zárható, és a baloldali visszapillantó tükröt is majd külön kell meg vásárolni valahol, mert ez utóbbi ekkor még nem volt kötelező tartozéka az autónak. Tekintve, hogy 3000 darab körüli mennyiséget importáltunk, meglehetősen kevés példány maradt fenn, azok is kisebb-nagyobb mértékben átalakítva. Az ellátás nem volt folyamatos, mert közel fél évig szünetelt a behozatal, és mire 1972 júliusában újraindult, már a korszerűsített ZAZ 968-at vehették át a vásárlók.

A szocialista országok piacán elért sikereken felbuzdulva megcélozták a nyugati piacot is, de oda nagyon kevés autót tudtak csak eladni. Ennek a próbálkozásnak volt egy üdítő színtöltje, amikor Belgiumba hajtáslánc nélkül szállították az autót, ahol a Renault 8-as legkisebb, 956 cm³-es vízhűtéses –megbízhatóbbnak ítélt– szintén 40 lóerős motorját építették bele.

ZAZ-966B (ZAZ-966V)

A Zaporozsec ZAZ 966B modell nem más, mint egy kopolyús „fürdőkád” karosszériába épített, kisteljesítményű (30 LE) motorral szerelt autó, szokványos sebességváltó sémával. A ZAZ 966-os modell gyártása 1967-ben ezzel a motorral indult meg, és az 1967-es tavaszi Budapesti Nemzetközi Vásáron is ezzel mutatták be. Ezt a MeM3-966A típusjelű motort már a ZAZ 965A (bogárhatú) modellekbe is beépítették 1966-tól.

A HAMÍ mérnökei később elkészültek az autó karosszériájához szánt 40 LE teljesítményű MeM3-968 típusjelű motorral, ám ez csak korlátozott számban állt rendelkezésre, ezért párhuzamosan készült a kis- és a nagymotoros változat. Ennek bizonyítéka a hátfal kialakítása, ami egyaránt alkalmas volt mindkét motorhoz. Magyarázatul Hein Werner: Zaporozsec-hogyan tovább című, 1977-ben kiadott könyve szolgál.

„A gépkocsi motorterét lezáró hátsó falban, a rendszámablától jobbra és balra szellőzőnyílások találhatók. Ezeket a gyárban műanyag fóliával leragasztották. A nyílások a ZAZ 966 és 968 típusoknál (40/45 LE) legyenek zártak, mert egyébként az oldalsó légtorkokon belépő hűtőlevegő egy része anélkül, hogy feladatát elvégezné, itt távozna. [...] A Szovjetunióban közlekednek olyan ZAZ 966B típusok, amelyeknek karosszériája megegyezik az újabb típusokéval, de motorjuk 30 LE-s, mint a 965A típusé. Ezeknél az axiális ventillátor a levegőt a hengerektől elszívja, és az említett nyílásokon át a szabadba továbbítja. Ezért nem lehet általánosan megszüntetni ezeket a nyílásokat.”

Külsőleg megtévesztésig hasonlít a ZAZ 966-ra. A belső piacra szánt autók lökhárító sarkait nagyjából 1970-től kezdődően nem krómozták, hanem feketére festették.

Magyarországra ZAZ 966B csak magánimportból kerülhetett be. Rendkívül ritka, igazi csemege.

ZAZ-968

A Zaporozsec ZAZ 968 a Zaporozsec ZAZ 966 továbbfejlesztett változata, egy átmeneti modell. Néhány apróbb változtatást hajtottak végre, ami elsősorban a passzív biztonság irányába volt előrelépés. Ilyen pl. a sokat bíralt műszerfal módosított kialakítása; bár ez a rugalmas burkolatot továbbra is nélkülözi, de szegélyét már gumicsíkkal látták el. Az ütközéskor veszélyes, a felületből kiálló éles, hegyes kapcsolókat és fogantyúkat elrejtették vagy elhagyták, így a fedeles kesztyűtartó is megszűnt (rakodópolec lett helyette), a belső ajtónyitó karokat átvették a Ladától, biztonsági gyengített kormányoszlopot alkalmaztak, és az üvegek gumikeretébe tetszetős krómcsíkot húztak. Ezen kívül tolatólámpát kapott és a légbeömlő nyílások picivel hátrébb húzódtak; csak a hátsó kerékjáratok ív közepéig értek. 1973-ban az üzemanyag-töltő nyílás a motortérbe került, ami egyúttal a zárhatóságot is megoldotta. Az üzemanyag-töltő nyílás motortérbe költözésével a hátfal is változott: a rendszám-tábla helye szélesebb lett, ugyanakkor az attól jobbra és balra levő levegőrácsok megrövidültek. Sajnos egy nagyobb, 40 literes benzintartálynak köszönhetően eltűnt a hátsó ülés mögötti kis csomagtartó, ami talán a legjobban szerethető extra a farmotoros autóknál. A kalaptartó alatti csomagter elvesztése beárnyékolja a plusz 10 liter előnyét, hiszen az első csomagter csak 120 literes volt. További kedvezőtlen változtatás volt a ZAZ-966-nál értékelt, praktikus térképtartó zsebek eltüntetése az ajtókat borító kárpitról.

A ZAZ 968-nál szólni kell még egy elterjedt tévhitről. Sokan 968Z-nek vagy 968E-nek nevezik ezeket az autókat, mert az alvázszám mellett a latin Z-nek vagy E-nek megfelelő cirill betűt lehet látni. A tévedés onnan ered, hogy az export változatokat a gyárban egy cirill Э betűvel jelölték, amit az alvázszámnál és a típustáblán is feltüntettek. A járművek forgalomba helyezésekor ezt sokszor beírták a forgalmi engedélybe is. Mivel a cirill Э és З nagyon hasonlít egymásra, még nagyobb hibát követtek el akkor (és még ma is!), amikor ezt latin Z betűként értelmezték. Lényeg, hogy 968Э (968E) nem létezik. Elméletben volt ugyan 966Э, de az korábbi változat, és a nyugati piacokra szánták.

Az export változatok elsősorban abban különböztek a szovjet belpiacitól, hogy a fényszórók európai világítási rendszerűek (aszimmetrikus) voltak, és a hátfalon külön fényvisszaverő prizmat alkalmaztak (Lada 2101). Külső visszapillantó tükörrel is felszerelték ezeket az autókat, melyet szokatlan módon a bal első sárvédő felső peremére szereltek, ami így sportos benyomást kelt, ám cseppet sem praktikus, mert elég távol van a vezetőtől. Az export felszereltségű autóknál a megszüntetett hátsó kis csomagtartó helyén, a kalaptartó alá, a lemezre egy nagyméretű papírt ragasztottak „Экспорт” vagy „Венгрия” felirattal.

A ZAZ 968 megjelenésekor egy 45 LE-s változat gyártása is szóba került a sűrítési viszony megváltoztatása révén. Ebből azonban a MERKUR nem rendelt, mert az 1:8,4 sűrítési arány már 92-es (szuper)benzint kívánt, és az autó elvesztette volna legfőbb vonzerejét, a körülbelül 30%-al olcsóbb 86-os (normál)benzinnel való üzemet.

Ebből a modellből, az összes hazai mennyiséghez képest nagyon sok, megközelítőleg 7500 db. állt forgalomba. Még ma is gyakran találkozni vele hirdetésekben, bár találkozókön kevésbé.

ZAZ-968A

1974-ben, mai szóhasználattal élve, kisebb ráncfelvarráson esett át a ZAZ 968-as típus. Megjelent a Zaporozsec ZAZ 968A, amelynél ismét megjelent néhány Lada alkatrész, mint például a kétkörös főfékhenger, a kormányzárás gyújtáskapcsoló, ami sajnos a bal térdre nézve balesetveszélyes elhelyezést nyert. Az autó némileg átalakítva megkapta a 2101-es Lada első üléseit, és ezzel megvalósították a háttámla korábban hiányolt állíthatóságát. Az ülés alsó keretét úgy alakították ki, hogy az ajtó becsukásakor egy rugós biztonsági csap –a nem kívánt baleseti előrebillenés ellen– automatikusan reteszelte azt. Az első ülések reteszelve nagyon fontos passzív biztonsági intézkedés volt, de sajnos ennek működési

biztonsága (az ülés a használat során „lötyögős” lett) kétségessé vált. Jellemző példa az elgondolás és a megvalósítás ellentmondására. Ezen túlmenően a szerencsétlenül beszerelt, túlságosan széles, a kézifékkar megfogását akadályozó első ülések, sok autós körmét törték le, nem beszélve a kárpit sérüléséről.

A fűtőrendszerben is olyan változás jelent meg, ami nem minden szempontból volt kívánatos, ugyanis elhagyták a kardánalagútban a fűtőlevegő hátravezetését, így a hátsó utasok csak azt a meleget kapták, ami a vezető térdénél elhelyezett új légeosztó csappantyújától esetleg hátrajutott. Korábban a gázpedál mellett volt a levegőelosztó, amit csak úgy lehetett elérni és állítani, ha a vezető lehajolt, de ezt vezetés közben megtenni bravúros mutatványnak bizonyult. A zajos fűtőmotor működését ekkor sem tudták finomítani, pedig ez már 1973-ban is jogos kritikaként merült fel, az AFIT és a MERKUR Vevőszolgálat Zaporozsec ankétján.

Az autó elejéről eltűnt a krómozott rács, helyette egy krómbajuszt, vagy repülőgépszárny alakot ábrázoló díszet kapott, ami ugyancsak jellegzetessége lett az autónak.

Ebben az időszakban változott meg az autó kipufogórendszere. Az addig alkalmazott egy gyűjtőcsöves megoldás helyett a jobb oldali hengerektől külön-külön cső vezetett a baloldalon elhelyezett kipufogódobba, viszont ezzel sérülékenyebbé vált a kuplungház alatt átvezetett, most már dupla csőszakasz. Ennek a változtatásnak talán az lehet a magyarázata, hogy az egy hengersonban lévő hengerek nyomáshullámai, így visszahatva nem akadályozták egymás kipufogásait. A duplacsöves átvezetés mindenképpen sebezhetőbbé tette az autó kipufogórendszerét bizonyos terepakadályok feletti áthaladáskor. Sokan ezt úgy oldották meg, hogy a kisipar által gyártott, hengersonként külön dobbal rendelkező rendszert szerelték fel, így elmaradhatott a váltó alatti csőszakasz. Az ilyen kétdobos rendszer annyira elterjedt, hogy sokat gondolják azt, hogy az autókat gyárilag ilyenekkel szállították. Pedig ez nem igaz; egyetlen katalógusban, vagy javítási könyvben sem találunk kétdobos kipufogórendszerre utaló rajzot vagy leírást.

Ezzel egy időben a világítási rendszere is változott, mert az első irányjelző és helyzetjelző elhelyezkedését, a már említett bírálatok érték. A fényszóró alatti sárga irányjelző átalakult fehér helyzetjelzővé, és a hajdani rácsban lévő téglalap alakú helyzetjelzőből kör alakú sárga irányjelző lett a fényszórónál, a homlokfalon. Az 1971-ben elhagyott kis hosszúkás alakú oldal irányjelzők helyére a Moszkvics 412-es sárvédőjén is alkalmazott kör alakú irányjelző került. Megjelent a C-oszlop közelében egy, a Volga M24-nél már ismerős parkolólámpa, amit aztán 1977-től ismét elhagytak. A fémkeretes, üvegburás tolatólámpa műanyagra változott.

Ennél a változatnál is szó volt egy másik hengerfejről, amelynek alkalmazásával a sűrítési viszonyt 1:8,4-re lehetett emelni, a motor teljesítmény 45 LE-re növelve. Ennek a megnövelt teljesítményű motornak a típusjele MeM3 968A, és a ZAZ-968A típus elnevezése valójában innen származik. Magyarország ebből nem rendelt, de a típus elnevezése (tévesen) továbbra is 968A maradt. Ezzel a legendás hengerfejjel a hazai Zaporozsec rajongók közül eddig még senki sem találkozott. Sőt az sem tisztázott, hogy létezett-e egyáltalán. Ennek kiderítésére a típus egyik rajongója többször is megkereste írásban a ma is létező melitopoli motorgyárat és annak főmérnökét, de válasz egyszer sem érkezett. Néhány autót Olaszországba is exportáltak, de ezeket is a megszokott hengerfejjel szerelték. Már-már azt kell hinni, hogy ez az alkatrész létezésében hasonlít egy filmbéli ballonkabátos nyomozó feleségéhez.

A megjelenésben soron következő változások: 1977 elejétől megváltozott műszercsoport, de átmenetileg megmaradt a korábbi, lemezszerkezetű műszerfal. Ezzel a műszercsoport elnyerte végleges formáját, amit 1994-ig megőrzött; középen kis téglalap alakú kilométeróra, kétoldalt egy-egy kerek műszer. A változtatásnak köszönhetően már elfért a kétkörös fék, és a fűtés visszajelző lámpája is, ellentétben az első generációs, hosszúkálás sebességmérős műszeregységgel, ahol csak 4 db kontrolizzónak volt helye. 1978-ban már puha, habosított borítást kapott a műszerfal, aminek bal szélére került a vészvillogó kapcsoló. Innentől

örülhettek azok az autósok is, akik képtelenek voltak megszokni a fordított „H” elrendezést a sebességváltón; a váltókar alatti kulissza átalakításával hagyományosra változott a kapcsolási séma (balra fent az 1. fokozat). 1979-ben az A-oszlopra műanyag burkolat került.

Ha valaki a Zaporozsec nevet hallja, elsőként ez a modell jut eszébe, elején a króm bajusszal, és természetesen a kopoltyúval. Nem csoda, hiszen 1980-ig gyártották és Magyarországra ebből a MeM3 968 motorral szerelt változattól került a legtöbb, nagyjából 10500 db. Találkozókon, hirdetésekben gyakran találkozni vele.

Itt szólni kell egy érdekes, csak a kopoltyús változatoknál fennálló jelenségről, ami csak a véletlen folytán keletkezett, azaz nem a gyár tervezete. Nevezetesen arról a füttyülő hangról van szó, melyet az út mellett álló megfigyelő 4-500 m távolságról hall a 80-100 km/h sebességgel közeledő Zaporozsec irányából. Ezt azonban –a közhiedelemmel ellentétben– nem a kopoltyúk okozzák, hanem az, hogy ilyen sebesség mellett a közeledő gépkocsi konkáv homlokfala előtt feltorlódik a levegő, majd hirtelen leválik. Ez a légnyomásváltozás vibráló hanghatássá alakul, ami megkönnyíti a közeledő, még alig látható jármű márkájának a felismerését.

ZAZ-968M

1975-től a zaporozsjei fejlesztőmérnökök újabb modellfrissítésre szánták rá magukat. Ennek tanúbizonyságaként 1977-ben a moszkvai Autóipari Kiállításon (Avtoprom 77) majd ennek folytatásaként egy kijevi kiállításon jelent meg az új, a továbbfejlesztett ZAZ 968M (még) prototípusa, melynél az előző modellekhez képest lényeges változtatásokra lehetett bukkanni. Sajnálatos módon ezek az újítások a sorozatgyártás során nem, vagy alig valósultak meg.

Karosszéria: a homlokfal áramvonalasabb, előrenyúló, nagyobb csomagteret biztosító formája (a Skoda S-100-ra emlékeztet), a kopoltyúk elhagyása, helyette kisebb szellőzőnyílás, rostély a motortér mindkét oldallemézén, gumibetétes lökhárítók műanyag könyökkel, az első irányjelzők módosítása, új kívül ívelt többcellás (integrált tolatólámpa) lámpatestek hátul, első fényszórók gumikeretes kialakítása, motorház fedélen rácsoszás a hűtőlevegő bevezetésére, módosított hátfallemez.

Utastér: a 968A kifutó modelljeinél megjelent új típusú, puha műanyag műszerfal, az A-oszlop belső burkolása, az ajtókon a Ladákról jól ismert műanyag ablakemelő kar, ragasztott szélvédőüveg, első fejtámaszok, elektromos ablakmosó (Lada), a hátsó ülés hátrébb tolása a nagyobb lábtér érdekében, hagyományos Bosch rendszerű biztosítéktábla, hagyományos (balra fent az 1. fokozat) váltási séma.

Csomagtér újdonságok: nagyobb térfogat a motortérbe kerülő pótkerék révén, kétfokozatú fűtőkészülék, a csomagtér teljes leválasztása a fűtőkészüléktől és a folyadéktartályoktól egy műanyag lap révén, a nagyobb kapacitású 55 Ah-ás akkumulátor a korábbi pótkerék helyére került.

Futómű: új, Ladától származó keréktárcsák, az első tárcsafék fejlesztési opciójával

Fejlesztések a motortérben (három motorváltozat): az export modelleknél

- a) MeM3-968Θ jelű motor, 40 LE hagyományos egytorkú K-133 karburátorral 1:7,2 sűrítési viszonyal régi olajtükrös légszűrővel (többnyire belpiaci)
- b) MeM3-968ΓΘ jelű motor, 45 LE a korai VAZ-2101 mechanikus kéttorkú karburátorával 1:7,2 sűrítési viszonyal, új papírbetétes légszűrővel
- c) MeM3-968ΒΘ jelű motor mint a b pontban csak a sűrítési viszony 1:8,4-re emelkedett és, így a teljesítmény már 50 LE, ez már min.93-as oktánszámú benzint igényel.

Valamennyi változatnál új hűtőlevegő ház kialakítás, amely a több friss hűtőlevegő bevezetésére koncentrál. Ez a megoldás a szennyeződés miatt gyakori, termosztát beszorulásból adódó túlmelegedést hivatott kizárni. A nyári állású váltószelep a motorház fedélen keresztül mindig friss levegőt biztosít, ezért nem fordulhat elő, hogy a motor turbinája a már felmelegített meleg levegőt szívja vissza.

Magyar vonatkozás:

A Magyarországon forgalomba hozott változat azonban már mutatott némi eltérést az 1977-ben bemutatott prototípushoz képest. Lehet, hogy egyes fejlesztéseket az orosz mérnökök nem tartottak sorozatgyártásra érdemesnek, esetleg a magyar importőr nem fizette meg, vagy csak egyszerűen a gyár fejlesztési részlege nem tudta finanszírozni a plusz költséget. Elmaradtak a fejtámaszok, a kétfokozatú fűtőkészülék, az első tárcsafék, a tárcsafékre alkalmas Lada keréktárcsák (továbbra is a 966-nál megismert egyedi dobfékes nagy osztókörű tárcsa maradt), viszont a hátsó lámpatest többcellás, tolatólámpát is tartalmazó, négyszögletes lett, (hasonló, mint a Lada 2105-nél), ezért a motortér oldallemezek ívelésétől is eltekintettek. Viszont emiatt a jármű hátsó része elvesztette korábbi báját, és a szögletes lámpatestekkel egyetemben meglehetősen sablonos megjelenést kölcsönzött az autónak.

A MERKUR Személygépkocsi Értékesítő Vállalt 1980-ban végeztette el a KERMI Gépjármű és Mezőgépipari Osztályával a 968M 45 LE változatának (normálbenzines) típusvizsgálatát. Még ebben az évben a kitartó hazai próbák eredményeként megszületett a várva-várt típusbizonyítvány a KPM Autófelügyeletének közreműködésével (ennek lényeges eleme úgyszólván bukópont volt a külső és belső üzemi zajszint kérdése, de a mérések megerősítették, hogy 80 dB/A érték alatt van) Ezután a MERKUR 1980-ban kezdte meg a 968M importját és 1982-ig –a forgalmazás befejezéséig– mintegy 2000 db gépkocsit értékesített. Ma már megmosolyogtató, hogy az új autót átvevő leendő autótulajdonos – elmondása szerint– az átvételekor a debreceni MERKUR telepen többször szembesült az autók horpadt tető, ajtó és oldallemezeivel, melynek megemlítésére az átadó szakember lakonikus, elhárító válasza ez volt: „uram, ennek az autónak ez a színvonala, tessék olyat választani, amelyen kevesebb a horpadás”. Persze ez a lehetőség már csak akkor hangzott el, amikor az elbizonytalanodott leendő tulajdonos legalább egy lilás színű bankjeggyel megkönnyítette a felajánlást. A horpadások nagy valószínűséggel a vasúti fuvarozás alkalmával keletkeztek. Azt ma már nehéz megállapítani, hogy ez a Csop-Záhony átrakóközvet dolgozónak lelkén szárad-e, amikor az autókat a széles nyomtávú vasúti kocsikról átrakodták, vagy már Zaporozsjéből így indult a szállítmány. Az utóbbi esetet valószínűsíti, hogy a Zaporozsek furcsa módon valahogy mindig több karosszéria sérülést szenvedtek, mint más márkák. Szemtanúk szerint az sem volt ritka, hogy lábnyomokat találtak az autókön (pl. a tetőn!) a vasúti kocsik budapesti megérkezésekor.

Érdekes, hogy még a 80-as évek közepén felmerült egy szovjet-magyar járműipari együttműködés gondolata, a miskolci térség fokozódó munkanélküliségének enyhítésére. Ez a kooperációs megállapodás a ZAZ-968M hazai gyártását jelentette volna a Diósgyőri Gépgyár és a Lenin Kohászati Műveknél, de ezt a KGST közeledő válsága és a Szovjetunió gyengülése felülírta. Ezzel a Zaporozsec története Magyarországon 12 év után befejeződött.

A 968M legutolsó eladási ára 1981-ben 63.000 Ft volt, tehát a márka teljes magyar értékesítési ciklusa (12 év) alatt mindössze 5.000 Ft-ot emelkedett.

Kritikai hangok

Érdemes azonban annak is utánajárni vajon minek volt köszönhető az autó rendkívül alacsony elismertsége, miért becsmérelték még olyanok is, akiknek sosem volt, és talán nem is vezették. Miért gúnyolódna rajta még ma is, több évtizeddel azután, hogy az utolsó darabot eladták a MERKUR telepen.

Kezdetben óriási várakozás övezte az autót, és már nagyon éhezett rá a hazai közönség. Aztán megjelent, de sokan csalódtak benne. Mondhatni; a maga 58.000 Ft-os árával gyanúsán olcsó volt. Ide kívánczok egy árral kapcsolatos értekezés a korabeli sajtóból. Dr. Nádasi Antal elismert autógépész és igazságügyi szakértő Autó és Ember című, 1971-ben megjelent könyvében; –mely a Magyarországon kapható személygépkocsikat igen alapos műszaki színvonalon veszi górcső alá– így ír a ZAZ-966 árfekvéséről:

[...] „A Zaporozsec ára –mint ismeretes– 58.000 forint. E körül az összeg körül kialakult árkategóriában jelenleg három gépkocsi található meg: Trabant 601 (46.000 forint), FIAT 500 F (56.000 forint) és Zastava 750 (65.000 forint). Mivel egy kocsi értékét soha nem lehet abszolút értelemben tárgyalni, óhatatlanul is a szóban forgó árkategórián belül kell a Zaporozsecet is értékelnünk. A Trabant –12.000 forinttal olcsóbban– természetesen inkább megéri az árát, de az összehasonlító értékelésben nem lehet komoly vetélytársként említenünk, mert –egyszerűen nem lehet kapni, csak 4-5 éves előjegyzésre. A FIAT 500 F nemhogy 2000 forinttal ér kevesebbet, mint egy Zaporozsec, a Zastava 7000 forinttal többé is kerül. Ezek után mennyit ér tehát egy Zaporozsec? Pontosan annyit, amennyit. Akinek kétszer ennyi pénze van autóra, az vehet szebb, nagyobb, kényelmesebb kocsit.

És még valami. A Zaporozsecről szóló naiv meséket hallgatva az az érzésünk, hogy sokan vagy még nem ismerik, vagy hajlamosak elfelejteni a következő alaptételt: autó és autó között soha nincs akkora különbség, mint aközött, hogy van-e az embernek autója vagy nincsen.”

[...]

Ahogy az eladási statisztikát vizsgáljuk, látható, hogy a kezdeti felfutás után meglehetősen alacsony szinten állandósult a behozatal, noha a kezdeti tervekben 5000 fölötti éves eladási darabszám szerepelt.

1970: 989

1971: 1787

1972: 2942

1973: 4551

1974: 3729

1975: 1793

1976: 841

1977: 1129

1978: 1347

1979: 2086

1980: 248

1981: 1794

Kiderült ugyanis, hogy az autó meglehetősen karbantartás-igényes (pl. a 966-oson 12 zsírzópont volt, 3000 km-ként motorolaj csere, 6000 km-ként szelepállítás), ami gyakori szervizlátogatást, és ezzel együtt jelentős idő és anyagi ráfordítást jelentett a legtöbb kispénzű tulajdonos számára. A helyzetet tovább súlyosbította, hogy a viszonylag szokatlan konstrukció, és az idehaza teljesen új típus miatt, az autószervezek sem voltak szakmailag felkészülve a típus szakszerű javítására. Innen már csak egy lépés azt állítani, hogy „Ez egy olyan pocsek autó, hogy még a szerelő sem tudta megjavítani.” Pedig aki megfelelő műszaki érzékkel rendelkezett, és odahaza ezeket a gyakori műveleteket saját kezűleg is el tudta végezni, persze másként állt a dologhoz. De az ő életüket is megkeserítette az alkatrészek hiánya. A hiánygazdálkodás éveiben, az addig ismeretlen, kis darabszámú típushoz alkatrészt

beszerezni felért egy vadászkalanddal. Az is többször előfordult a központi Révész utcai ZAZ szervizben, hogy a munkafellevő kérte meg a garanciális jármű elkeseredett tulajdonosát a hiánycikk alkatrészek beszerzésére. Ilyenkor az sem volt ritka, hogy a kurrens alkatrészek pl. főtengely, gumi fékcső, munkahengerek, gumibroncs egy maszek autósboltban volt csak megtalálható, szerencsés esetben mindössze 50%-os felárral, de hát ha sürgős volt az autó...



Nem lehet elhallgatni azonban azokat a gyártástechnológiai hiányosságokat, és fegyelmezetlenséget, amelyek valóban előfordultak. Ezek közül kiemelkednek azok a hajmeresztő esetek, amikor a gyárban kalapáccsal vertek be bizonyos csavarokat. Sajnos a szocialista országok foglalkoztatáspolitikája rányomta a bélyegét az autóiiparra is, és a fojtogató szakemberhiány ott is éreztette hatását. Egy magyar szakmai delegáció gyárban tett látogatása után meglepődve számolt be arról, hogy az összeszerelő üzemben túlnyomó többségben alig 20 éves, fiatal lányok dolgoztak. Nekik talán a karosszériaelemek pontos illesztése helyett, egészen más járhatott az eszükben. Ez esetleg hasznos lehetett a férfi művezetők szempontjából, de az eredményeket látva, az autó hírnevének nem használt. Mindennaposak voltak a beázással, utastérbe tóduló porral kapcsolatos panaszok.

Igazságtalanság lenne azonban minden hiányosságért a kozák lányokat felelőssé tenni, mert el kell ismerni; voltak tervezési hiányosságok is. Legelső helyen az autó zajosságát lehet említeni, és ezen belül azt, hogy a mérnökök nem gondoskodtak megfelelő hangszigetelés beépítéséről, pedig a motor konstrukciója és elhelyezése ezt igényelte volna. Másodsorban a felhasznált anyagok minősége is erősen változó volt, ami törésekhez, idő előtti kopásokhoz vezetett.

A szélvédőnél, ablaktörő tengelynél, de az ajtókeretknél is gyakran beázott az autó és ez a víz a padlón gyűlt össze. A gumiszőnyeg alatt lévő hangszigetelő rongypapír –ami később, a 968A-nál egy semmivel sem jobb, műanyag fólia távtartóra változott– szívta meg magát vízzel vagy dunsztolódott, aminek egyenes következménye a padlólemez idő előtti átrozsdásodása volt; hacsak a tulajdonos észre nem vette idejében a rohadásszagot. Ilyen örökös korróziós gócpont volt az első lengéscsillapítók felső bekötési pontja, ami a megerősített dupla, vízmegőrző lemezelése révén biztos átalakulást jelentett a rozsdá irányában. Szinte nincs olyan autó, amin ezt a pontot vagy az akkumulátor alatti tartót ne kellett volna/kellene lakatolni.

A gyártómű természetesen mindent megígért a hiányosságok megszüntetésére. A MERKUR és a MOGÛRT –az ígérgetett minőségjavulást nem látva– import ártárgyalásai során többször felajánlotta az Avtoexport küldöttségének, hogy saját költségen magyar minőségbiztosítási

szakembereket küld Zaporozsjébe a magyar export gépkocsik végátvételére, de a szovjet tárgyalópartnerek ettől elzárkóztak.

További jellemző példa, hogy mi okozhatta az autók rossz hírnevét. Sok esetben röviddel az új autó átvételét követően jelentős motorteljesítmény vesztes és tetemes motorkár következett be. A bűnös: a motor egy korábbi túlmelegedése volt, ami visszavezethető a rosszul működő, szoruló termosztát terelőlapokra, és a motor hűtőbordáinak nem az előírt éves technológia szerinti tisztítására. Ennek egyenes következménye volt nyári melegben a 110 fokos vagy a fölötti motorolaj hőmérséklet, majd a kipufogó szelepek menetrendszerű beégése. Ilyen állapotban egy henger teljesítményének kiesésével még a lomhább típusok is játszva lehagyták egy lámpánál az erőtlen Zaporozseceket. A Balatonról M7-esen hazatérő tulajdonos pedig az érdi emelkedőn csigalassúsággal felfelé kapaszkodó autóbanátkozta a szovjet technikát és tudta; hamarosan meg kell állnia, mert az olajhőfok már az egekben jár. Ekkor az autók motorja csattogóan hangossá vált (innen a szecs kavágó, szántó-vető traktor, a tajga réme gúnynevek). A szervizek a fent említetteken túlmenően még két lényeges dolgot elég gyakran –minden második olajcserénél– elmulasztottak, mégpedig a centrifugális olajsűrű és az olajtükrös légsűrű tisztítását. Ez ugyanis rettentő időigényes munkafolyamat volt, tehát a szerelő akkor tudta jól teljesíteni a normaidőt, ha ezeket a műveleteket nem hajtotta végre. Ha a tulajdonos a szervizmunkák ideje alatt nem volt végig az autója mellett, hanem csak átvételre jelent meg, szemrevételezéssel nem tudta megállapítani, hogy csakugyan elvégezték-e ezeket. Márpedig az elmaradt tisztítás, jelentős mértékben csökkentette a motor élettartamát és súlyos motorkárokhoz vezetett, pedig a gyártómű a motort nagyjavításig 125 ezer km élettartamra tervezte.

Tehát a megfelelő, időben elvégzett karbantartás, és az átvétel utáni azonnali alváz és üregvédelem ennél az autónál sokkal nagyobb jelentőséggel bírt, mint más márkák esetében.

Az is megfigyelhető a márka 1970-1982-ig tartó hazai pályafutása során, hogy a jármű fejlesztése rendkívül vontatottan haladt. Egy új, jónak látszó műszaki megoldás esetén mindig megjelentek negatív kísérőjelenségek, melyekre csak a tartós használatban derült fény, mintha a szovjet tervezőgárda csak egy oldalról vizsgálta volna a módosítást, és volt rá példa, hogy egy előny érdekében legalább kettő újabb konstrukciós hiba, működtetési kényelmetlenség borzolta a tulajdonos jó kedélyét.

Nem hanyagolható el az a tény sem, hogy a hazai vásárlók a 70-es évek elején már megismerték a Ladával, aminek nagyobb karosszériája mellett a közel azonos hengerűrtartalmú motorja sokkal többre volt képes. A Ladát lehetett 100 km/h sebesség felett is használni annak veszélye nélkül, hogy valamilyen szimmering vagy tömítés tönkremenjen. A Zaporozsec motorja az olcsóbb benzin használhatósága érdekében egy alacsony sűrítési viszonyal rendelkező, alacsony fordulatszámú dolgozó motor volt, ami a kortársakkal összehasonlítva kisebb teljesítményt tudott leadni, mégsem fogyasztott kevesebbet. Érthető hát, hogy a vásárlók nem kedvelték meg igazán, és kígyót-békát kiabáltak rá.

Az elismertség hiánya lemérhető a korszak viccein, de ezen túl is. Nevezetesen az országos figyelem középpontjában álló Lottójáték tárgynyeremény sorsolásán sohasem lehetett Zaporozsecet nyerni, gondolva talán arra, hogy egy autónyertesnek inkább kell örömet éreznie, mint bosszúságot. Ezzel ellentétes viszont, hogy az Országos Takarékpénztár szervezésében kibocsátott Gépkocsinyeremény-betétkönyv esetén a nagy mennyiségben (az 1961-től 1990-ig terjedő időszakban több mint 81 ezer autó) kisorsolt gépkocsik között akadt 2360 Zaporozsec is. Az azonban nem ismert, hogy ebből mennyit vettek át a nyertesek.

Milyen szempontok alapján választották mégis ezt a vásárlók? Legtöbbször a rövid várakozási idő miatt. Volt rá példa, hogy a vételár egy részének befizetése után egy héttel, már vissza is igazolták; lehetett átvenni. Fontos volt még az erős felépítés, és (megfelelő karbantartás mellett) a tartósság. Sőt volt olyan vásárló is, aki a kitűnő fűtése miatt választotta.

Egy már-már dicséretnek beillő idézet a Technika Magazin 1980-as számából, melyben Juhász Andor autós szakújságíró írta meg véleményét az autóról:

[...]„A Zaporozsec erős kis autó! Ezt az erőt főleg a kiépítetlen utak, a homokos, sáros talajok kívánják meg. A magas építése is kínálja a lehetőséget, hogy ezt az autót terepen is használják. A férfias motorhang, a robosztus elemek, a határozottságot követelő vezetés más karaktert ad ennek a járműnek, mint amivel az autószalonok, túlfinomult, csavaronként tervezgetett sorstársai rendelkeznek. A Zaporozsec nagyon sokat fejlődő, mind üzembiztosabb, tartósabb, olcsó hétköznapi közlekedésünket kielégítő jármű.”[...]

A Zaporozsec mégis szeretetre méltó autó. Aki megadja neki ami jár, a kezelési utasításban leírt karbantartásokat akkurátusan, idejét nem kímélve végrehajtja, nem hajszolja túl, azt készségesen elviszi úticéljához, és vissza is. Németországból el lehet vele utazni Ukrajnába vagy Kazahsztánba, lehet használni úttalan utakon, csikorgó hidegben. Lehet ütni-vágni és még akkor is megy. Kint ázhat esőben, járhat hóban, sós lében úgy hogy egy rozsdatenyészet az egész. Mindvégig szolgálni fogja a gazdáját úgy, ahogy azt a mérnökök akkor és ott megálmodták. Lehet-e hát ezeknek az embereknek a munkáját semmibe venni? Lehet-e nem szeretni ezt a kis autót? Képtelenség!

Köszönet illeti, Blaskó Jánost, Gubacsi Gábort és Novakovics Milánt, akik közléseikkel segítettek a cikk megírásában.