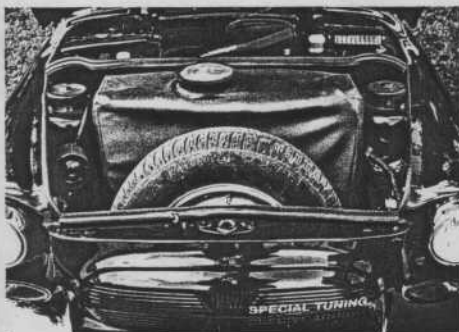


Перед вазовскими приборами красуется фирменный спортивный руль

В багажнике размещаются запаска и... огромный 170-литровый топливный бак



Хозяйка московских джунглей

В хот-роде, построенном на основе старого доброго «горбатого», несложно узнать прародителя. Однако от настоящего ЗАЗ-965 «Багира» отличается более чем радикально...

• • Для создания эксклюзива в ход пошли детали от «восьмерки», «Москвича», «Волги» и даже ЛуАЗа. Так что, помимо всего прочего, машина получила полный привод.

А начиналась все с пересадки «сервиза», когда на «Запорожці» 1967 года выдвинули поставили двигатель от

вазовской «трешки». Потом, в процессе «роста», менялись рулевое управление, подвеска, еще раз двигатель и тормоза, кузов и салон. В свои десять лет «пантера» побывала в аварии, после чего вновь была

серьезно перекроена. Теперь заднемоторной «Багиры» полуторалитровый форсированный двигатель ВАЗ-21083, состыкованный с трансмиссией от ЛуАЗа. В результате комбинации получилась соот-

ветствующая колесная формула: «4x4» с отключаемым «передком».

Переднюю подвеску вместе с тормозами и рулевой «рейкой» позаимствовали от «Самары», задняя же осталась прежней, на косых рычагах (как у «МВ»). плюс «жигулевский» стабилизатор поперечной устойчивости. За счет перестройки ку-

зова колесную базу удалось «растянуть» на 170 мм, что добавило места в салоне и стабильности в движении. В распоряжении водителя и переднего пассажира «самарские» кресла, задним сиденьем не так уютно, но трое в случае чего усядутся. Львиную долю багажника (напомним, он спереди) занял бензобак емкостью аж 60 литров.

Б двух стихиях

Благодаря полному привою «Багира» уверенно чувствует себя на любой дороге! В городском потоке и на разбитом проселке, крутом подъеме и



Фото А. Савицкого

скользком серпантине она цепко держит трассу своими «лапами» — низкопрофильными шинами. На бездорожье и склонах выручают компактность, высоко посаженный кузов и демультипликатор.

Радует и динамика. При старте со светофора мы легко оставили позади большинство соседей, а будь дело зимой, торжество полного привода под аккомпанемент раскатистого выхлопа было бы еще убедительнее.

Очень к месту пришлась и острота «самарского» рулевого управления — поведение «Багиры» при скоростном прохождении виражей доставляет потрясающее удовольствие.

Впрочем, это и понятно: создателя «сверхзапорожца» вдохновлял легендарный «Ро\$сБе 911».

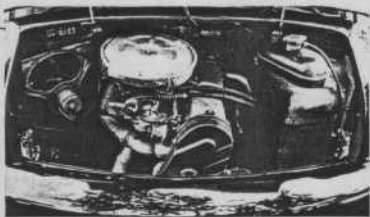
Торг неуместен

По словам хозяина, уже был прецедент, когда за «автохищника» предлагали ни много ни мало 60 тысяч долларов, но сделка так и не состоялась, ведь создавался автомобиль исключительно «под себя». А энтузиастов, как известно, не смущают ни время, ни затраченные усилия. Да любимые и не продаются...

✪ Выражаем благодарность Александру ВАСИЛЬЕВУ за предоставленным для теста автомобиль

Технические характеристики «Багира»

Длина, мм	3420	Емкость бензобака, л	60
Ширина	1445	Размер шин	205/60 R13
Высота, мм	1440	Мощность, л.с.	90
База, мм	2200	Макс. скорость	160 км/ч
Дорожный просвет, мм	190	Разгон 0 — 100 км/ч	12
Снаряженная масса, кг	890	Расход топлива, л/100 км	8



Двигатель от «Самары» охлаждают два радиатора



Место на консоли использовано предельно плотно

