

# Запорожец — Lurkmore



В эту статью нужно добавить как можно больше адского тюнинга и раздавленных Мерседесов.

Также сюда можно добавить интересные факты, картинки и прочие кошерные вещи.



Красный ЗАЗ 965. Символизирует победу коммунизма



Православная реклама 966-й модели



Черный (!) 966-й на фоне кавайной неки

«Там, где пехота не пройдёт

И бронепоезд не промчится, «Запор» на пузе проползёт — И нихуя с ним не случится

»

## «Запорожец – не машина, Припятчанин – не мужчина»

— Он же

**Запорожец** (он же ЗАЗ моделей до Таврии, *Жопорожец, Жорик, Запезорец, Запордан, Запор «ЗАЗДА», Жопик, Жопер, Зверожопец, Жужик, Зухер, Зурзик, Запоршивец, Закорёжец, Запорожесть, Запорыга, Мельница* и т. д.) — **хохляцкий расовый болид**, разработанный кацапами (москалямы) на заводе АЗЛК, ставший легендой **отечественного автострёма** еще при жизни благодаря уникальной совокупности живучести конструкции, высочайшей проходимости (с экипажем из четырех мужиков мог проехать где угодно — в случае застревания или возникновении непреодолимого препятствия типа канавы экипаж выходил, поднимал забор на руки и переносил через препятствие), херовой динамики и ещё более резиновой управляемости. Из-за заднемоторной компоновки и конструкции задней подвески Запорожец — самая неустойчивая из отечественных машин, как писал автогуру Ю. А. Долматовский — страдающая избыточной поворачиваемостью. То есть, на льду ее может занести так, что и «руль в сторону заноса» не успеешь повернуть. Производился в одноименном **городе** на одноименном автозаводе.

### История и модельный ряд

Мало кто уже помнит, но «З» изначально называлась не только ушастолупоглазая модель 968 с внезапно поменявшимися местами капотом и багажником (**капот сзади, багажник спереди** — как у Феррари, Порше и других черметов европейского автопрома), а еще ее предок — модель 965, алсо называемая «Горбатый», являвший собой заднемоторное двухдверное спорткупе с V-образным двигателем воздушного охлаждения. Как и **некоторые другие савецкие** автомобили, этот Квазимодо автопрома был частичной копиястой с итальянского расового ФИАТа 600 1956 года, алсо сделавшего непредвиденный разработчиками вклад в «**Москвич-444**».

Следующая модель — 966 за характерный дизайн воздухозаборников получил в народе прозвище «ушастый», **школота** его практически не видела, а люди постарше если и видели то помнят плохо, хотя его производство было вполне массовое и серийное. В Мухосрансках встречался аж до середины 00-х, правда не часто. Кое-где до сих пор ездят.

Это уже новый корпус<sup>[1]</sup>. Характерные отличия, по которому можно отличить 966 от 968А — отсутствие фонарей заднего хода, соответствующие места заглушены, а также на 966 горловина бензобака вынесена наружу<sup>[2]</sup>, и не запирается, что позволяло невозбранно спизживать из них бензин. Кроме того, у 966-го морда снабжена выкуплен фальшивой решёткой, которая внезапно похожа на морду появившейся двумя годами позже ГАЗ-24 «Волга».

Самая массовая и долго выпускавшаяся модель — 968 и модификации: 968 и 968А — ушастый кузов и 40-сильный мотор (ррракета! Был еще более лютый **шущпанцер**, с мотором в 50 сил. Разница в том, что на обычную «сороковку» ставили головки с повышенной степенью сжатия, карбюратор «тип 2101» и воздушный фильтр «сухого типа», которые были похожи, но не взаимозаменяемы с карбюратором и фильтром от ВАЗ-2101, как писалось в вумной книжке); 968М (это уже 80-е года) — безухий кузов, забор воздуха в двигатель не только сбоку, но и сверху через решётку дырочек капота (не путать с багажником), которой не было у 968А. У 968М туда ещё часто приколхозивали жестяной воздухозаборник или хлебницу с отломанным дном в попытке борьбы с перегревом на скорости; некоторые ставили кронштейны под крышку моторного отсека и производили ряд православных процідурок в виде внешней очистки головок цилиндров, смены масла на «камазовское» летом (или добавки присадок типа «smoke stop»), регулировки зажигания, принудительной фиксации термостатов и разгибания «жабер», после чего машина таки переставала греться; и двухконтурные (наконец-то!) тормоза, которые присутствовали и на 968А, хотя, возможно, и не на всех. На тех доках на машинку невозбранно написано что разгоняется до 153 118/123/130 км/ч с нагрузкой в виде трѐж двух (водятел и пассажир) человек. У школото того периода по всему необъятному совку использовались свои погоняла для всех высеров автопрома. Запомнились два, ИЧСХ, применялись они и в Хохлостане, и в Нерезиновске, и на Урале, и в Сибири, анон гарантирует. Итак: 966 звался «Плаксой» за характерный внешний вид, а 968 — «Смехун» по тому же критерию. В культурненькой, годах в 70-х, «горбатый» 965-й назывался «Еврейский броневик».

### Инвалиды

<https://www.youtube.com/v=eMa8HW5Yzhs>  
 Специально для быдла в начале ролика даже написали «Пародия на Top Gear»

«Отца-ветерана уговорить купить нам машину. Если не машину, то запорожец.»

— Задорнов

В СССР жоперы, как самые дешевые, но все же уже машины, а не мотоколяски, раздавали разнообразным инвалидам по социалке. Для чего, начиная с горбатого и далее для всех моделей, было выпущено несколько инвалидских модификаций с ручным управлением (968МБ, МГ, МД, МР). Что создало специальный класс



БЕЗУМНЕ

водителей «инвалид на жопере», которые ездить не умеют, да и не могут (попробуй, быстро порули на ручном управлении, вместо кручения руля дергая многочисленные рычажки, заменяющие педали), но главное — и не хотят, ибо машину им все равно дали бесплатно, а больше у них ничего и нет.

В этом ряду особо почётное место занимает модификация 968MP для инвалидов с одной ногой и одной рукой. Уже во времена ГАЗ М-21 «Волга» существовала планетарная коробка передач, один чертёж которой вызывал нервные судороги у любого технаря. Но разработчики 968MP «пошли своим путем», и создали феерический агрегат, в котором

четырёхступенчатая механическая коробка управлялась специальной такой вилкой, куда предлагалось совать культю отсутствующей ноги, ручкой с кнопками на руле, за которую надо держаться единственной рукой, и еще одним вспомогательным рычагом для включения заднего хода. Сцепление там было не какое-нибудь, а автоматическое электромагнитное! Все типтроники нервно курят в углу — в жоперском сцеплении были не какие-нибудь фрикционы и диски, а электромагнитный клапан, управляющий гидровакуумным усилителем, который приводил в действие обычное «сухое» сцепление (на случай отказа «автоматики» имелась укороченная педаль сцепления). В более ранней модели (968AP) вакуумного усилителя не было, а был мощный соленоид, при включении тока заклинивающий между собой половинки магнитопровода в сцеплении. Управлялось это все чудовищной схемой из релюшек и транзисторов, завязанной на генератор двигателя, обеспечивая хоть как-то плавный старт и усилению тока при росте оборотов. И это — в то время, когда вся Америка поголовно ездил на тачках с автоматическими коробками в стоке. Легендарный коробас Ford-O-Matic мог бы пережить 5-10 инвалидных запоров кряду, учитывая их едва ли большие пробеги. Попгавка: зато Европа парилась с такой же, но уже расово фощиссцкой, байдой под названием Saxomat — которая, собственно, и была невозбранно попизжена коллективом завода «Коммунар» чуть менее, чем полностью, я это гарантирую.



ЗАЗ 968М

## Анатомические особенности

Конструкция Запорожца сближает его с продукцией чешского автозавода Татра и с **фашистским** трактором Фердинанда Порше (отсюда — *Запорше*): воздушное охлаждение и жопное расположение агрегата, соответственно, фантастическая скорость и глубина его засирания **российской** дорожной грязью, которую он тянет в себя как могучий пылесос, промасливает, и тут же высушивает температурой 150 градусов. Двигатель очень громко тарахтел, за что острословы прозвали Жопер «сверхзвуковым». Сперва слышен звук, потом появляется машина.

Каким должен быть внедорожник?!  
О проходимости Запорожца

Особо примечательным является так же и то, что двигатель Запорожца — v-образная четверка с картером из «авиационного» магниевый сплава МЛ-5, с гильзами, а не **опостылевшая** рядная четверка из чугуна. Некоторым индивидуумам из этого чудного агрегата удавалось легко извлечь поршневую и прочие металлические потроха. При лютом перегреве блок сгорал, оставляя пользователю кучу серого пепла и кучку железок. Тем не менее, конструкторы приложили все усилия, чтоб автомобиль не мог завестись без примуса при -5 по Цельсию и безапельяционно грелся при +25 (того же Цельсия). Впрочем, НАМИ предлагало так же и оппозитный двигатель (как у Порше).



Мутировавший запор ака **ДлинноЗАЗ** (ЛимоРожец). Сварен из трех обычных в недрах МАДИ, по сей день существует, **украшает вход в контору** на пл. Тельмана в Москве

Отопитель в горбатом, как и в последующих моделях, **атомный** автономный бензиновый. Этакий карманный **газенваген** — бензин от регулятора подачи понемногу течёт в котёл, горит и пускает угарный газ, а заодно немного подогревает продуваемый мимо воздух. Печь горбатого находилась в моторе, то есть сзади, и поэтому до лобового стекла и водителя никакой горячий воздух от нее не доходил вовсе<sup>[3]</sup>. Угарный газ тем не менее доходил. Зато можно было подогревать печью двигатель при попытках запуска, пока не сдыхал аккумулятор. Мощности генератора (особенно первых моделей, с генератором постоянного тока 160 Вт, и последующих, с генератором 350 Вт) не хватало не то что на заряд аккумулятора после запусков мотора и раскочегаривания печи свечой накаливания, но и просто на включенный свет + работающую печь + стеклоочиститель. Поэтому изобретательные ЗАЗоводы переходили на электроискровой розжиг отопителя, либо придумывали другие системы отопления, например, от масла, нагреваемого двигателем, или от выхлопных газов (ставя вместо глушителя самодельный котёл). Либо прилаживали генератор от «Жигулей» или «Москвича». Алсо, на ЗАЗ-965 в действие печка приводилась следующим образом: в отдельный двухлитровый бачок из бензобака надо было вручную накачать бензин, предварительно дождавшись, пока разогреется спираль, на которую топливо и впрыскивалось, сгорало и таким образом давало тепло. Лулз в том, что, в связи с вышеупомянутым расположением сего агрегата под капотом (**то есть** рядом с двигателем), а также с тем, что водятяры, как правило, **очень внимательно** читали инструкцию по эксплуатации, печка временами реально давала жару, сжигая к хуям и машину, и несчастного водятяра (если тот не успевал отбежать). На 966-х и 968-х Запорах печка осталась конструктивно такой же, но переехала в багажник, что несколько снизило уровень пожароопасности.

Следует также отметить перевернутую вверх ногами относительно обычного расположения (1 и 3 — на себя, 2, 4 и зх от себя) схему переключения передач на 30-ильном 968М-005, обусловленную конструкцией коробки передач. На машине с 40-ильным силовым агрегатом (у него другая коробка) расположение передач обычное, неперевернутое, а рычаг переключения КПП такой же, как у 30-ки. Также нельзя не отметить и еще одну приятную особенность: при езде исключительно по грунтовым дорогам коробку приходилось перебирать никак

не реже раза в год. Частота переборки уменьшалась путем инсталляции резиновых вантузов на полуоси (позже их стали ставить уже на заводе).

Кроме того, Запорожец является настоящим купе (а не двухдверным седаном, как некоторые полагают), так как на заднем сидении с комфортом разместиться может только четыре мешка картошки. Пять здоровых мужиков влезают туда только после хорошей пьянки (и еще два на переднее сиденье).

Для водителей, которым не приходилось ездить, зажав уши коленями, выдавался радиоприемник «Урал-Авто-2». Остальные довольствовались только фирменной заводской пепельницей и электромеханическими часами.

В Горбатом также лулзов доставляло отсутствие ремней безопасности и нефиксируемые откидываемые передние сиденья. При **БДЫЩЕ** очень забавно катапультировали переднего пассажира нахуй и впизду через лобовое стекло. Водитель бился грудной клеткой об руль, ступица которого проламывала ему эту самую клетку, после чего водителя можно было сдавать Ридли Скотту на роль жертвы Чужого. (Ушастому же, в рулевую добавили травмобезопасный элемент - позволявший складываться уже самой рулевой колонке, а не грудной клетке) Впрочем, практически все отечественные автомобили 1960-х (да и многие иномарки того времени, кстати говоря) ремней безопасности не имеют. Транспорта было в разы меньше, чем сейчас, скорости — ниже. И покупка водительского удостоверения, вместо честной сдачи экзаменов была очень непростым, очень не дешёвым, и как следствие — очень редким делом. В силу всего вышеперечисленного, ДТП происходили относительно редко.

Интересный факт заключается в том, что в некоторых моделях под ногами пассажира, если откинуть коврик, обнаруживался лючок 20x15 сантиметров. Его назначение никто не мог объяснить. На эту тему ещё постебались британцы из Top Gear, предположив, что люк в днище предназначен для зимней рыбной ловли прямо из машины. На самом деле лючок предназначен для слива грунтошки после прохождения кузова будущего болида через специальную ванну (до такой простого девайса, как круглые дырки в полу с резиновыми пробками, конструкторы, понятное дело, не додумались).

## ЛуАЗ



Луаз — пособник мирового терроризма

На базе запорожского мотора и с таким же уровнем гениальности конструкторской мысли в СССР выпускался и жып ЛуАЗ, причем в двух ипостасях — гражданский недокозёл и армейский ТРУ-повозЪ ТПК, способный плавать и управляться водителем в лежачем положении. Отличался феноменальной проходимостью. В числе причин такого феномена — небольшой вес машины и колёсные редукторы, сильно увеличивавшие дорожный просвет, жёсткая блокировка межколёсного дифа заднего моста и трансмиссия типа изиселекта — привод на выбор: передний или полный с задним межколёсным блоком. Большинство современных джипов такого

не имеют. Разве что мицубиси, да некоторые амеры. Из недостатков — симметричная малоприспособленность к передвижению по дорогам, даже этой страны. Что уж говорить, когда даже в армии на расстояния поболее нескольких десятков км ТПК рекомендовалось перевозить верхом на нормальных машинах или хотя бы на буксире, для сбережения ресурса *водителей*.

Алсо, в конце 90-х завод попытался выпускать ЛуАЗы с дизелем от итальянских газонокосилок и генераторов ~~Lamborghini~~ Lombardini. Результаты анонимусу неизвестны. Можно было заказать чЮдо-аппарат по почте в разобранном виде.

Лулз состоит в том, что в 1972 году «Луаз» умудрился взять автоприз в Италии на выставке: минималистичную бюджетную проходимость и дизайн салона, куски говна из которого можно было вымывать из шланга вследствие отсутствия какой-либо ненужной фигни из ковролина (седушки были сделаны наподобие гамака из переплетённых ремней, ога) признали охрененной концепцией спецмашины для охотников, которую можно докупить к основной и которую не жалко завезюкать. Собственно говоря, послевоенные европейские машинки, например, [w:Citroën 2CV](#), часто именно по такой схеме и строились.

Сей девайс в народе назывался «Волынянка», «Волынка», БМВ (Боевая «Машина» Волыни), «Луиза», «Фантомас», «Цыплёнок» и «**Еврейский** броневик». Имеется и отражение в народном творчестве тех лет: «**Курица — не птица**, „Волынянка“ — не машина, баба — не человек».

Алсо анекдот про сабж на расовом западэнско-польском:  
— Пан сам склэпав?  
— Ни, дэржава.  
— Матка Боска!.

Также его именовали «Луноходом» за внешнее сходство с аппаратом для исследования луны.

Алсо, в лихие 90-е годы независимая Украина попыталась сделать карманный вариант установки «Град», путем приклёпывания к ЛуАЗу пусковой установки НУРС (блок **УБ-32-57**, кстати в РФ снятый с



ТРУЪ-повозка



ЛуАЗ косплеит Гелендваген



Оружие массового уничтожения

вооружения ещё при царе Горохе) от вертолётa. Девайс получился забавный (см. фото), анонимус не отказался бы от такой в хозяйстве. Насколько известно, выпущена в единственном экземпляре, видать ООН пригрозила, а потом таки наложила мораторий как на особо негуманное оружие.

## Запорожец в культуре стран СНГ

Все вышеперечисленные достоинства этого купе привели к тому, что Запорожцу отвели особую роль в культуре даже на фоне исчезающе малого разнообразия автомобилей советской эпохи.

Запорожец vs Camaro (28/05/2011, Одесса) Fast & furious

Нетт Garage #1 - Запорожец Обзор младшего брата

Тимур Шаов. «Чисто конкретно» Чисто конкретно — аццкий Бэтмен!

Традиционная тема анекдотов «в остановившийся на светофоре мерседес врезается запорожец» тоже имеет свою технологическую основу — как отмечено выше, жоперы до 968М имели одноконтурную систему тормозов. То есть при повреждении ее в любом месте (лопнула гнилая трубка, перетерся дерьмовый резиновый шланг, а это запросто — слегка перекрученный при установке, он касался колеса при повороте) тормоза пропадают полностью, педаль проваливается в пол и тормозить можно исключительно путем **заезда кому-нибудь в жопу**. А также с помощью ручника, но не у всех они работали, да и не все обладали **эзотерическими** знаниями об этой вспомогательной тормозной системе.

**Внезапно** засветился даже в международной культуре — в расовом американском мультике «Тачки-2» действует целая банда «Запорожцев», для конспирации взявших фамилию «Транковы»<sup>[4]</sup>.

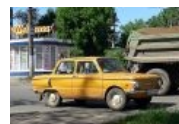
## Запорожец в естественной среде обитания

Из-за низкой, посильной даже **нищebroдам** стоимости, «Запорожец» в 90-х годах был любим студентами, **советскими инженерами, дачниками** и пенсионерами. А также **Медбратом**. В нулевые «Запорожцы» активно юзались гонщиками и **молодыми жителями сельской местности** после **тюнинга**, часто несовместимого с жизнью «Запора». **Алсо**, сейчас существуют клубы любителей жоперов, члены которых утверждают, что после **минимальных доработок** «Запор» вполне пригоден для использования. Однако, стоит заметить, что доработки не всегда являются дорогостоящими и, в основной своей массе, производятся с использованием деталей от Таврии и Тазиков. Некоторым героям даже удавалось повысить мощность родного 40-сильного двигателя до 50, а то и 55 коней, что для такой машины вполне ощутимо. Устанавливали даже турбонагнетатель, сделанный из турбины пылесоса. [1] Кстати, и сам ЗАЗ выпускал небольшое количество «форсированных» «Запоров» с 45 и 50-сильными двигателями (последний кушал 93-й бензин). Особо упоротые умудряются вколхозить движок от «Москвича»! Ныне запор любим маньяками за раритетную ценность и школотой за невысокую стоимость и низкое ЧСВ оногo.

Также заслуженно любим жыдомоскальскими и хохляцкими байкерами по причине наличия в оном мотора с волшебной формулой «V-4», достаточно малогабаритного и легкого для постройки аццкого мотоцикла на его базе. Алсо, вместе с коробкой и деталями подвески дичайше котируется также строителями трайков и багги. Практического смысла в этом нет, это как метровый мужской половой детородный хуй — круто, но бесполезно. Так, доказать что-либо себе и людям. А впрочем, пусть... **Ибо не каждый сумеет**.

Алсо, в абхазской армии на «ушастых» снимали крышу и ставили самодельную РСЗО. Полученная **вундервафля**, по слухам, доставляла своим видом и проходимостью.

## Запорезя



Zaporozhets. Их даже на экспорт поставляли!

Реальная братва заценивает тачилу — только из ремонта

Лимузин заказывали?

Длиннота.

ЗАЗ 968. Still alive and well.

Суровый ЗАЗ-968М. отчаянно лезет в **говно**, в котором естественно не тонет.



А теперь  
горбатый!

Запор лечится  
клизмами и  
голоданием.

Лютый косплей  
американских  
пикапов от ЗАЗ,  
няня!

Ныне — редкий  
зверь. Под  
охраной  
барнаульского  
зоопарка.

Бамблби,  
наконец-то,  
обновил облик...

Всё, что нужно  
Безумному  
Максу, чтобы  
пережить  
апокалипсис.

## Ссылки

- [Рассадник](#)
- [Рассадник два](#)
- [Рассадник три](#)
- [Рассадник четыре](#)
- [Краш-тест по-украински](#)
- [117-сильный Мустарожец](#)
- [Смишная песня про Запорожец на мотивы Tanita Tikaram.](#)

## Примечания

- ↑ Если посмеете вякнуть про NSU Prinz, автомобильными историками давно доказано, что оба автомобиля появились практически одновременно (ага, 1961 и 1966), имеют совершенно разные кузова, и оба сделаны с закосом под расовый пиндосский запор Chevrolet Corvaир. А все кривотолки о родстве NSU и ЗАЗа — не более, чем гаражные байки под беленькую.
- ↑ Школота не найдёт бензобак ни там ни там, ибо будут искать сбоку, а он в плоскости крышки капота, а у 968 и вовсе под крышкой.
- ↑ У 966, 968А и 968М печка располагалась в багажнике, если его можно так назвать. Печка была очень капризная, бензонасос переставал качать, жиклер регулятора подачи засорялся, печка засиралась копотью, переливала, что вело к локальному пиздецу всего вундеркрафта. А ещё в багажнике (в этом крошечном объеме), помимо печки, располагаются две колесные ниши (и ниши для ног, благодаря им у водителя и переднего пассажира есть непривычно много свободного места), главные цилиндры сцепления и тормозной системы, прикрытые вместе с рулевой колонкой громоздким щитком, аккумулятор, а также запаска (у 968М — в моторном отсеке). Поэтому каждый уважающий себя дачник ставил на крышу дополнительный багажник.
- ↑ Двигатель в багажнике же. Причём настолько в багажнике, что позади колёс и заднего привода



### Транспорт

[Автобусники](#) [Метрофанаты](#) [Транспортные фанаты](#) [Транспортные фанаты/Интернет](#) [3605 Au](#) [Au/Конференция](#) [Auto.ru](#) [Chery](#) [Daewoo Lanos](#) [Daewoo Matiz](#) [De Havilland Comet](#) [Harley-Davidson](#) [Hummer](#) [Hyosung](#) [Lada Kalina](#) [M4](#) [Marussia](#) [Multi-Track Drifting](#) [Renault Logan](#) [Ru auto](#) [Subaru](#) [Top Gear](#) [Tr](#) [Tucker](#) [VIP-атрибуты](#) [Ё-мобиль](#) [Авиасиммер](#) [Автобус](#) [Автобус 410](#) [Автобус ЛАЗ](#) [АвтоВАЗ](#) [Автожур](#) [Автомобилист](#) [Автомобильные номера](#) [Автосервис](#) [Автосрачи](#) [Автостоп](#) [Автошкола](#) [Андрей Рыбакин](#) [Ара-тюнинг](#) [Байкер](#) [БелАЗ](#) [Биокатализатор топлива](#) [Болашенко](#) [Бросить лом в унитаз поезда](#) [Бумер](#) [Ведро компрессии](#) [Велосипедист](#) [Взрывы в метро](#) [ВЛ85](#) [Волга](#) [Газель](#) [Газенваген](#) [Гелендваген](#) [ГИБДД](#) [Грузовик «Урал»](#) [Дальнобойщики](#) [Дачник](#) [День жестянщика](#) [Детская железная дорога](#) [Дороги России](#) [Железнодорожные маньяки](#) [Железнодорожный симмер](#) [Женщина за рулем](#) [Живой щит](#) [Запорожец](#) [Зарубежный автопром](#) [Зацепинг](#) [Как в дорогах иномарках](#) [КамАЗ](#) [Коктейль Лужкова](#) [Кола Бельды](#) [Колхида](#) [Колхозник](#) [Конструктор](#) [Кравчучка](#) [КраАЗ](#) [Красинец](#) [Красномордый](#) [Кукурузник](#) [МАЗ](#) [Маршрутка](#) [Метод Кочки](#) [Метро](#) [Метро на МКАД](#) [Метро-2](#) [Метро/В этой стране](#) [Метробабки](#) [МКАД](#) [Мое место парковки](#) [Монорельс](#) [Монорельсовый кот](#) [Москвич](#) [Москвич/АЗЛК](#) [Москвич/Ижевский завод](#) [Мотороллер](#) [Мотоцикл «Урал»](#) [Навител](#) [Нива](#)



Все буде Україна!

Ушан Автобус ЛАЗ Адольфыч Азаров Алексей Михайлович Алсувед Ан-225 Анна Дзюба  
Бабка и кот Бабка-пожар Бандеровец Батька Махно Борис Немцов Борщ Михаил Булгаков  
В/на Валентин Стрыкало Василий Васильцев Вассерман Вышиванка Маккартни Генерал Ветров  
Геннадий Кернес Глобус Украины Голодомор Давид Черкасский Джентльмен-шоу Джигурда  
Днепр Днепрпетровские маньяки Доминикана Донецк Евромайдан Закон 404 Запорожец  
Запорожье И вообще подхожу я к твоей маме и ссу ей в рот Избиение лохов  
История древней Украины Казантип Казачество Кацапы Киев Клара Будиловская Книга Велеса  
Конфликт в Донбассе Корреспондент Кравчучка КраЗ Красная плесень Крыжополь Крым  
Кучма Леонид Черновецкий Лесь Подервянский Львов Майдан Максим Чайка Мама чому я Х  
Мариуполь Маски-шоу Михаил Добкин Москали Мотороллер Наталья Поклонская НАТО  
Нахема Никита Хрущёв Одесса Оксана Макар Оранжевые Отака хуйня, малята Охрим  
Пасечник ПДРС Письмо запорожских казаков Полкабана Поплавский Порошенко Проффесор  
Пруль Путин — хуйло Путин Резуноид Саакашвили Сало Сашко Свидомость Слюсарчук  
Суржик Сходить на охоту Тарас Бульба

[w:Запорожец \(автомобиль\)](#)