

Сергей Севастопольский

От «копейки»
до «девятки»



Сергей Севастопольский
От «копейки» до «девятки»

«Издательские решения»

Севастопольский С.

От «копейки» до «девятки» / С. Севастопольский —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-963177-0

Юмористический рассказ про опыт эксплуатации трёх различных моделей автомобилей отечественного производства: ВАЗ-2101, ВАЗ-2106, ВАЗ-2109.

ISBN 978-5-44-963177-0

© Севастопольский С.
© Издательские решения

Содержание

Пролог	6
Часть 1	7
Конец ознакомительного фрагмента.	8

От «копейки» до «девятки»

Сергей Севастопольский

© Сергей Севастопольский, 2019

ISBN 978-5-4496-3177-0

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Пролог

В середине 90-х годов прошлого века обладание «девятой» моделью ВАЗа было пределом мечтаний для многих жителей нашей страны. Объективности ради, надо сказать, что уже в то время была небольшая прослойка людей, которые получали удовольствие от вождения собственных импортных автомобилей, но тогда таких было ещё меньшинство. Основная же масса автолюбителей владела ВАЗовской «классикой», «Москвичами» или продукцией Запорожского автозавода. А абсолютное большинство граждан нашей Родины было вообще «безлошадными».

«Девятка» (также как и «восьмерка» с «девяносто девятой») была в то время неким культовым продуктом выпускаемым отечественным автопромом. Можно даже сказать, вехой в его истории. Самое главное, что в ней было – это то, что машина была очень проста в устройстве, соответственно – ремонтпригодна и, как следствие, довольно надежна. Но при этом – она была очень маневренна и легка в управлении. В ней отсутствовали всякие «излишества» того времени в виде кондиционера, подушек безопасности и автоматической коробки передач. Но это в среде владельцев считалось, скорее её достоинством, чем недостатком. Хотя, надо повториться, в то время многим просто не с чем было сравнивать.

Про этот автомобиль среди его владельцев слагались легенды. Каждая вторая – третья машина, якобы, была выпущена на «секретной линии сборки», которую незаметно для всех на заводе организовал господин Каданников (в то время – директор Волжского автозавода). Как можно сделать незаметной целую линию по сборке таких крупногабаритных предметов – не обсуждалось. Другая часть автомобилей, якобы, прошла покраску или антикоррозионную обработку в камерах для машин, собираемых на экспорт. Третья группа автовладельцев ездила на реэкспортных «девятках». Суть реэкспорта автомобилей в то время заключалась в следующем. На таможенку везли документы на машину, в которых ставили отметки о пересечении ей границы туда-обратно. Сам автомобиль даже никуда не гоняли. Машины для экспорта считались заведомо более качественными, т.к. собирались, якобы, на отдельных улучшенных линиях производства. Естественно, в глазах владельцев таких автомобилей, это выделяло их из рядов обладателей «обычных девяток». Но легендами, как уже было сказано, был овеян, наверное, каждый второй автомобиль «девятого семейства», что со временем несколько притупляло у их владельцев чувство принадлежности к элитному клубу.

Как и у любого другого популярного объекта, у «девятки» помимо множества поклонников, было и немало противников. В первую очередь, из числа любителей жигулевской «классики». В основе бесконечных словесных баталий этих двух групп автовладельцев обычно лежал спор, о том, какой тип привода лучше. Но этим гаражные дебаты не ограничивались, с этого они обычно только начинались.

Вероятно, именно любители заднеприводных средств передвижения за сходство передней части «девятого семейства» с одноименным слесарным инструментом, эти автомобили прозвали «зубилом», а их водителей именовали, соответственно, «зубиловодами». Но, конечно, сами хозяева машин называли свои авто намного ласковее, например, «ласточками».

Часть 1

Весной 1997 года, герой этого рассказа – Алексей, устроился на свою очередную работу в крупную, по меркам того времени, коммерческую структуру на рядовую должность. По его собственному твердому убеждению в свои 25 лет, он был уже очень опытным водителем.

Еще бы! Первая машина появилась у Лехи в его 22 года, в 1994 году. Это был ВАЗ-21013, белого цвета, 1983 года выпуска. Так называемая «копейка», за год проведенный с новым хозяином почему-то сильно «зацвела». То ли пришёл срок, то ли предыдущий хозяин как-то иначе её хранил, но факт оставался фактом: внешне машина активно стремилась к сходству с ягуаром. Причем, к тому, который из семейства кошачьих, а не к тому, который из числа продукции британского автопрома. Сходство, увы, ограничивалось только пятнистостью, во всем остальном, в том числе и в плане прыти, машина оставалась прежней. Ржавчина обильно вылезла везде: на порогах, дверях, крыльях, капоте, вокруг рамки ветрового стекла и её отдельные очаги стали появляться на крыше. По непонятной причине коррозия абсолютно не тронула только крышку багажника.

Алексея это обстоятельство сильно огорчило. Но он решил не сдаваться и бороться со ржавчиной. В ближайшем магазине автозапчастей им была куплена наждачная бумага, специальная жидкость для снятия ржавчины, бутылка ацетона и два баллончика с краской. Еще в магазине проявились первые тревожные нотки насчет успешности планируемого мероприятия. Так, не будучи специалистом в покрасочных работах, Леха, тем не менее, твердо знал, что цвет его автомобиля – белый. Его убежденность подтверждалась документами на машину, где в графе «цвет» тоже было указано – белый. Поэтому вопрос продавца «Какой номер краски нужен?» застал Леху врасплох. Продавец выложил на прилавок несколько баллончиков и наглядно показал на мазках краски на крышках, что белый цвет имеет массу оттенков. Но т. к. продавцу надо было продать товар, а Алексей уже морально настроился на борьбу за внешний вид своего автомобиля, то обе стороны стремились к сделке, и она состоялась. Продавец, полистав какой-то каталог, назвал номер заводской краски для машин этой модели, а Леха купил то, что ему было предложено «специалистом».

Ремонтные работы Алексей решил проводить на даче своих родителей. В один летний выходной день он, приехав накануне, встал пораньше, визуально убедился в отсутствии предпосылок к дождю и приступил к работе.

Автомобиль им был тщательно вымыт и оставлен на солнце для просушки. Начать было решено с порога со стороны водительской двери. Алексей наждачкой снял на пороге вздувшуюся краску, удалил основные хлопья ржавчины и нанес купленный спецраствор для её полного уничтожения. Химическая реакция при взаимодействии вышеназванного средства со ржой была бурной, но не долгой. Попузырившись не более пяти секунд, процесс завершился. Лехе это понравилось, и он нанес раствор повторно. В этот раз визуально эффект был гораздо меньше, но все же был. Правда, пузырьки при повторной обработке уже практически не вздувались. Затем порог был промыт водой и остатки ржавчины смыты.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.