



„Копейка” к праздничку

В общем потоке уличного транспорта эти автомобили не привлекли бы общего внимания: устаревшая модель — „копейка”, снятая с производства, она явно не конкурирует с экстравагантными импортными, да и следы прожитых лет не скрыть, не „припудрить”, хотя еще бегают, суетятся, трудятся...

Но когда две „копейки” резво подружились к площадке у заводского музея, все собравшиеся здесь зааплодировали, а восседавшие за баранкой владельцы явно гордились своими „беспородистыми” машинами.

Выбравшись из автомобилей, хозяева повели себя как нормальные заправские автолюбители: они кружили вокруг своих машин, невольно поглаживали их, дотрагиваясь то до одного бока, то до другого, виновато качали головой, показывая на царапины, следы от вмятин...

Такое отношение к этим двум дряхлым, немолодым „копейкам” не случайно: подобных долгожителей осталось крайне мало, они рекордсмены живучести, качества, антиквариат, если хотите. Не случайно, разыскав их, хранилище фондов музея ВАЗа Т. В. Пищулева расценила это как большую удачу.

А поиск был затеян не случайно: в год 30-летия завода хотелось узнать судьбу первенцев ВАЗа — автомобилей из первой партии, долго ли они „продержались” на дорогах, каково было качество тогдашних вазовских машин. На эту идею натолкнули и письма автолюбителей, которые нередко приходят на завод на имя генерального. В них заводчан благодарят за отличную машину, десять лет колесящую по просторным дорогам России. Авторы считают, что

их машины могут претендовать на строчку в книге рекордов за завидное долголетие.

Но никому, по-видимому, не удалось проехать на ВАЗ-2101 дольше, чем владельцам этих двух машин: за ними четверть века.

Приветствуя гостей, собравшихся в музее, Т. В. Пищулева рассказала такой любопытный эпизод:

— Пару лет назад журналист и историк ВАЗа А. А. Шаврин был во Франции. Конечно, не мог не посетить автомобильный музей. Тамешние специалисты с гордостью показали, мол, вот этот французский автомобиль пробегал по дорогам 7 лет и сохранился в хорошем состоянии. Шаврин тут же отпарировал: „А в нашем заводском музее есть автомобиль, которому 19 лет, и специалисты СТО подтверждают, что он в рабочем состоянии”. Французы попросили переводчика уточнить, действительно ли речь идет о цифре „19”? Интересно, что бы они сказали, услышав цифру „25”?!

...Хозяин одного из автомобилей — Виктор Федорович Вдовичев — сам своеобразный „экспонат” музея. Здесь хранится папка, на титуле которой его фамилия. Ветеран, участник сборки первых вазовских машин, в 80-х был одним из первых специалистов, обучавших за рубежом тамошних техников обслуживанию вазовских малолитражек. Сейчас он занимается с ребятами в заводском техническом колледже.

Своего железного коня он приобрел в 71-м. В. Ф. Вдовичев шутит:

— ГАИ ругается, требует менять техпаспорт — некуда штамп ставить. Обслуживание автомобиля полностью в моих руках. Машина несколько

лет хранилась на открытой стоянке, лишь позже я приобрел гараж. За четверть века она пробежала 480 тысяч километров, я сменил крылья и пороги, распредвал (с ним неуязва вышла — всего 90 км выдержал), а со вторым до сих пор живет. Лишь в прошлом году вынужден был поставить новую поршневую группу. В последние годы на этой машине ездят и двое сыновей. Они не так бережны, что сказывается на внешнем виде „копейки”, но еще лет десять думаю проехать на ней.

На долю другого автомобиля, принадлежавшего до последнего времени Александру Григорьевичу Рыбакину (сейчас автомобилем пользуется его сын Владимир), выпало немало. Ведь его эксплуатировали и в хвост и в гриву, перевозили все, что нужно по хозяйству, без скидок на то, что родился легковым, а не грузовым. Самое же любопытное — это автомобиль рождения сентября 70-го. Из тех самых первых партий, которые продавались только учителям Самарской области.

Александр Рыбакин — человек сугубо сельский, но к машинам имеет прямое отношение не только из-за личного „Жигуля”. Он водитель в совхозе, 30 лет занимается различными движками, собирая их, обкатывая. Александр Григорьевич подсчитал: с 15-ю видами движков он на „ты”.

Когда в Кошкинский район поступило 17 „Жигулей”, их... никто не хотел брать, все боялись этих „консервных банок”. Но отец Рыбакина пообещал подсобить деньгами, и Александр за компанию еще с одним родственником рискнул: они приобрели первыми в районе две машины по 5500 рублей. Рыбакин вспоминает:

— Деньги платили в Куйбышеве, а на АвтоВАЗ приехали уже с чеком. Впрочем, здесь ничего не было — ржаное поле, в котором масса машин стоит, ждет покупателей. Я едва виднелся. Был я в живой очереди 120-м. Идет вдоль машин рабочий завода, мы, очередь, за ним бежим. „Рыбакины, вам какую?” — „Голубую”. Он кладет ключи на

капот и идет дальше. Мы повернули к „Волге“, стоящей неподалеку, отдали чек, потом завели свою покупку и — в путь. Вот так продавались когда-то машины на автозаводе.

...Правду сказать, дальше своего Березовского он на ней не ездил. Но машине досталось, это Александр Григорьевич не отрицает. Возил фураж, сено, солому. Убрал заднее сиденье, 9 мешков картошки свободно нагружал. Три таких ездки — как будто тележка тракторная поработала. Такое, наверное, только у нас в России возможно было. Сколько она, голубушка, километров прошла — Рыбакин не знает, со счету сбился, сколько раз переводил счетчик. Но уж полмиллиона точно отколесила. А тяжести перевезла — не всякой грузовой столько досталось!

— В городе мне бы ее на сто лет хватило, — говорит Рыбакин. — Поверите, только после 14 лет эксплуатации впервые обратился за ремонтом — и то не повезло: „стукнули“ шкворны.

Буквально через год, как вспоминает Александр Григорьевич, „Жигули“ хотели купить и другие сельчане, да уже не так просто это было сделать.

Майор милиции В. А. Фетисов пришел на эту встречу по приглашению музея. Его задача — профессионально оценить ходовые качества „ветеранов“. Что и говорить, „копейка“ Рыбакина изрядно поизносилась, проржавела, внешне смотрится старушкой, но бегаёт ходко. Владелец не скрывает: пройти техосмотр все труднее. Многие в машине изготовлены собственными руками — покупное владельцу не по карману. И хотя мотор работал ровно и клапана не стучали, и других технических изъяснений не было, майор посоветовал эксплуатировать машину в сельской местности. А вот машина Вдовичева — экзамен без претензий к внешности.

Как сообщил В. А. Фетисов, по дорогам Тольятти бегают до 12,5 тысячи „копеек“, из них 563 — выпуска 70-го года. Оказывается, если ВАЗ-2101



попадает в аварию, то выходит из нее в лучшем виде, чем последующие вазовские модели („Те послабее“, — говорит Фетисов).

Хотя внешне дорогу эти машины не украшают, но и особых хлопот блюстителям порядка не приносят. Их водители — люди немолодые, опытные, гораздо больше ЧП происходит с современными моделями, у которых скоростные возможности выше, а за рулем — молодые самонадеянные шоферы. Они-то и представляют наибольшую опасность.

И еще одна цифра, которую „откопала“ Т. В. Пищулева: к началу строительства ВАЗа в Тольятти было зарегистрировано 374 легковых автомобиля, включая служебные. А сегодня в городе „прописано“ 160 тысяч единиц транспорта, причем 110 тысяч — легкового. По насыщенности транспортом наш Тольятти справедливо называют автомобильной столицей России.

— Только за последние пять лет количество автотранспорта выросло вдвое, — утверждает В. А. Фетисов. — Вот бы такими же темпами улучшались дорожные условия

и культура вождения. К сожалению, ни одной дороги новой за последние десять лет фактически не сдано в эксплуатацию.

О качестве первых вазовских малолитражек напоминают не только „долгожители“ на дорогах, не только благодарные письма россиян, но и награды, хранящиеся в музее: 9 золотых медалей, присужденных за качество.

Конечно, все наши восторги относятся к потенциалу, заложенному в первые вазовские машины, и оправданны лишь с исторической точки зрения. Умиляться тем, что автолюбители вынуждены эксплуатировать такие старые машины, не приходится. Всем понятно, что это от невозможности приобрести нового „железного коня“. Остается надеяться, что идея народного автомобиля не канула в Лету, и что рядовые механизаторы, преподаватели, рабочие смогут ездить каждый день не на антиквариате. Он же сохранится лишь для торжественных случаев.

Р. МАРКОВА.

НА СНИМКЕ: „копейки“-долгожители со своими хозяевами.

Фото Ю. Михайлина.