

Колеса. Не Хейли

"Мужчина, эти колеса не глотают!"

(О.Куваев, Мясня).

ГЛАС С ТОГО СВЕТА

... "Веселая кухня" заключалась в том, что на расстоянии нескольких аршин от барьера на полках были расставлены бракованные тарелки, блюда, бутылки и стаканы, в которые дурак имеет право метать деревянными шарами, купив это завидное право и привилегию за рубль серебра. И прибыли-то дураку никакой не было - ни приза за разбитие тарелок ему не давали, ни одобрения зрителей он не получал, потому что раскокать блюдо на трехаршинном расстоянии было легче легкого - а вот поди ж ты - излюбленное это было дурацкое удовольствие - сокрушать десятки тарелок и бутылок...

... даже жутко от целого ряда поразительно точных аналогий...

... все разрушение старого, якобы отжившего - ведь это же "Веселая кухня"! Вот тебе на полках расставлен старый суд, старые финансы, церковь, искусство, пресса, театр, народное просвещение - какая пышная выставка!

И вот подходит к барьеру дурак, выбирает из корзины в левую руку побольше деревянных шаров, берет в правую один шар, вот размахнулся - трах! Вдребезги правосудие. Трах!- в кусочки финансы. Бац! - и уже нет искусства, и остается на месте какой-то жалкий покосившийся пролеткультовский огрызок.

А дурак уже разгорячился, уже пришел в азарт - благо шаров в руках много, - и вот летит с полки разбитая церковь, трещит народное просвещение, гудит и стонет торговля. Любо дураку, а кругом собрались, столпились посторонние зрители - французы, англичане, немцы и только знай посмеиваются над веселым дураком, а немец еще и подзуживает:

- Ай, ловкий! Ну и голова же! А ну, шваркни еще по университету. А долбани-ка в промышленность!

Горяч русский дурак - ох, как горяч... Что толку с того, что потом, когда очухается он от веселого азарта, долго и тупо будет плакать свинцовыми слезами и над разбитой церковью, и над сокрушенными вдребезги финансами, и над мертвой уже наукой, зато теперь все смотрят на дурака! Зато теперь он центр веселого внимания, этот самый дурак, которого прежде и не замечал никто.

(Аркадий Аверченко, "Чертовое колесо").

ЭТОТ СВЕТ. ВЕСНА 2008

Поразительная вещь - талант! Читаешь - так сегодняшней день и узнаешь. А углубишься в новостные программы да социальные срезы-обозрения, так и не отвязаться от мысли: читал уже про все это! и это ведь, шельма, предвидел!

А вот новость - Рено выкупил блокирующий пакет акций и взял под контроль последнего независимого российского производителя легковых авто - тольяттинский АвтоВАЗ. И что по этому поводу народ? - Эх, Аркадий Тимофеевич, вы и тут угадали...

Для тех, кто не понял. Все страны, озабоченные собственным техническим прогрессом, стараются сохранить и поддержать свой собственный автопром. И испанский SEAT, хоть и далеко не патрон-ФИАТ, служит верой и правдой гордым кабальеро, и сам ФИАТ, при том, что японцам не конкурент, живет и здравствует, чувствуя за спиной поддержку государства. И те же США, подвергшись массовой экспансии японских авто, тем не менее сохранили свой автопром, хотя пиндосия - страна дураков и сделано это было в пол-извилины и положение еще далеко от стабильного.

Существование собственного автопрома, в отличие от зазывания сборочных производств именитых фирм, дает стране-матери куда больше, нежели кичливое размахивание брэндом. Это а) рабочие места с достойной зарплатой и б) независимое от госказны финансирование прибыльных и перспективных разработок в химии,

металлургии, электронике и прочая, что работает на силу и славу нации не меньше успехов в армии и космосе. Радоваться крушению подобной отрасли в своем Отечестве - по меньшей мере стыдно для тех, кто считает себя патриотом и кому небезразлична судьба родной страны. Впрочем, какая страна, такие и патриоты.

Перечитайте еще раз Аверченко - и вы легко найдете ответ на вопрос, почему Европа и Америка так демонстративно вытирают ноги о Россию. Сами, сами встаем в известную позу и вылизываем задницу всему из-за рубежа.

Как восторженно встретили "ножки Буша"! Сколько птицеферм тогда загнулось по России?! Ура рынку! И что получили? Целое поколение с угробленной эндокринной - и шире, всей гормональной системой - платная медицина аплодирует и распахивает кошельки. Но урок не впрок.

Еще с гайдаровских времен наглого грабежа в центральных СМИ на всю страну неслось: "на кой черт нам нужен этот ВАЗ и этот ГАЗ, если я могу преспокойно купить себе мерс или бэу?!". Горлопанили именно те, кто действительно мог позволить себе купить ВСЕ за бугром и безбедно жить ЗДЕСЬ (именно здесь, ибо если ТАМ жить, как ЗДЕСЬ, сели бы в тюрьму). И именно эти и поднялись через энное количество лет к непосредственному контролю за экономикой страны. Кушайте. Похоронен АЗЛК. На ладан дышат УАЗ и ГАЗ. С хлеба на воду (и это при личной поддержке Шаймиева!) перебивается блиставший на Париж-Дакар КамАЗ. В "отверточник" превращается надежда российских инвалидов Серпуховский завод. Похоронена, не успев подняться, Елабуга.

(Плюс! Не могу не согласиться с Веллером: позор, когда главные руководители страны демонстративно ездят на тех же машинах, что и братан Вован и друган Толян).

И вот - свершилось. Под контроль РЕНО - могильщика АЗЛК - переходит АвтоВАЗ. Радость и ликование по всей стране.

Позволю себе несколько риторических вопросов.

Если все так плохо с нашими легковушками, то почему перед каждым общероссийскими выборами из бюджета ВАЗа в правительственные кормушки изымаются миллиарды? Каким образом год от года растет выпуск автомобилей - И ВСЕ ОНИ РАСКУПАЮТСЯ? Почему в том же Тольятти работники ВАЗа стоят в очередь на приобретение своих авто по различным внутризаводским программам? Почему при всем при этом ВАЗ выстоял в годы "реформ" и худо-бедно, но продолжает развивать свой модельный ряд? Иными словами - почему из ВАЗа сосут кровь тысячи мелких и крупных пиявок, а он все стоит?

ПЕПЕЛ НА ГОЛОВУ.

Нет, что и говорить. Дурак тот кулик, который хвалит свое болото только потому, что оно - его. И, когда я выслушиваю упреки в качестве выпускаемых ВАЗом машин, я смиренно потупляю голову. Возразить нечего.

Но даже у монеты есть две стороны, а у любого социального явления их гораздо больше.

Господа, сидящие за рулем престижных иномарок, напрягите память! Факты - вещь упрямая.

На заре времен, когда строили ВАЗ, итальянцы вовсе не заложили в проект конструкторские бюро/отделы. Они не хотели конкурентов. Они хотели прийти всерьез и надолго, а мы чтобы были у них на посылках. Спасибо партии родной и Полякову лично - не вышло. Работали на государство, отдавали все, но умудрились и на себя выкроить. ВАЗ действительно был передовым - для СССР - предприятием, мои товарищи по работе ездили в командировки и на Украину, и в Грузию. И возвращались в ужасе. Однако зарплату получали ту же, что и тамшние трудяги.

И по всей стране долгие годы люди, уже накопив на Запорожец или Москвич, продолжали копить и искать связи, дабы купить Жигули. Да что я говорю - у отца была "копейка", и он вовсе не ковылял на ней от поломки к поломке. И это при МАССОВОМ, БЕЗУДЕРЖНОМ пьянстве на заводе, зуб даю, сам видел и (каюсь!) участвовал!

Далее. Во времена реформ пышным цветом расцвело явление, уже имевшее место быть - перегон машин из Тольятти по всей стране вплоть по Дальний Восток. И ТЕ машины выдерживали этот путь, и за это выкладывали дополнительные деньги, а еще перегоняли из Восточной Европы, и с тем же успехом! Нынешняя продукция дотянет, в лучшем случае, до Урала.

В то же самое время на ВАЗе существовала практика прогона по конвейеру машин нужным людям. То есть заранее подготавливались комплектующие, полностью соответствующие техпроцессу, выбирался качественно сваренный кузов, ставилась метка - и специально отряженные люди сопровождали машину вплоть до послесборочных испытаний на треке, буде клиент того желал. Потребители претензий не имели - катались. Все ВАЗовское руководство от начальника цеха в их числе.

На целом ряде автогонок - пусть и строго российского разлива - на ВАЗовских машинах гонялись, да и сейчас еще кое-где гоняются. (Можете представить себе на треке Таврию или Москвич? То-то).

И даже недавно, в дни снежного буйства в Тольятти я своими глазами наблюдал, как Лады и Нивы разных моделей прорывались там, где наглухо вязли Шкоды, Тойоты и Лексусы (паркетные "внедорожники" тогда вообще исчезли с городских дорог).

Так что, выходит - беда не в замысле?

И опять-таки я не спорю. Оснащенность ВАЗовских авто современными разработками - на мировом уровне начала 90-х годов прошлого века. Да только откуда им взяться, если один только Каданников на 2 месяца завод без зарплаты оставил, но Ельцину на выборы отстегнул? Не говоря уже о воровстве тех, кто чином пониже, да гребет каждый день!

И не напоминает ли это картинку, когда женщину насилуют вкруговую раз за разом, а потом брезгливо пинком за дверь: что-то ты, дура, выглядишь больно паскудно, пшла вон, мы себе получше найдем.

Дайте ковшик, еще пепла зачерпну, каяться - так каяться.

В общем-то, склонность к раздолбайству и халтуре - не чисто ВАЗовская черта. Общероссийская. Только покупатель российских сковородок не кричит на всю страну: "Закрывать эти заводилки! Даешь "Тефаль!"

И надо признать: омерзительное качество тольяттинских машин на 70% - результат именно низкой производственной дисциплины. И издевательский "лозунг" - "Заклеим всю машину листками разрешения!" И еженедельные 20-минутки "борьбы с качеством". И невозможность уволить запойного алкаша, потому что а) за него тут же вступается профсоюз "Единство" и б) его просто нечем заменить, узаконенная "дедовщина" в оплате труда давно и надежно отталкивает от завода молодых и работающих. И пьянство никуда не делось, и наркомания как прибавилась, так и не убавляется. И оборудование ветшает год от года без человеческого ремонта. А рабский труд еще со времен Спартака качественного результата не приносил, и ежели бы у немцев их ФАУ не рабы-военнопленные собирали, то еще неизвестно, что бы сейчас на месте Лондона было.

И причин множество, и часть из них объективные, часть - общероссийские, а часть - человеческий фактор, а часть... а часть...

Вот только человеку за рулем от это ну никак не тепло, а все больше холодно.

Простите, если можете.

Не можете простить - хотя бы поймите. И не злорадствуйте у постели тяжелобольного.

ТРИ СТРАНЫ

Собственно говоря, в последние годы наибольшая критика продукции АвтоВАЗа раздавалась из-за своеобразного "рубежа", делящего РФ на "Европу" и "Азию". Из-за Уральского хребта. Нетрудно догадаться, почему. Начавшийся еще при Горбачеве массовый ввоз японского отреставрированного железа вырос в стабильный и мощный поток. Большую часть из него сейчас составляют, правда, более-менее приличные двух-трехлетки, хотя родная общероссийская реальность такова, что ни один из покупателей подержанной "японки" или "корейки" не может быть на 100 процентов уверен, что ему не впарили умело отреставрированный утиль.

Везти близко, запчастей (из того же утиля, например, но и под заказ тоже) - пруд пруди, косоглазые считать умеют и лучше продадут, чем выбросят, первоначальный подъем бизнеса оплатили небедные нефтяники-газовщики и рыбовладельцы, потом процесс пошел и цены на авто и услуги устаканились.

ВАЗ проиграл "Азию" по одной простой причине. Одной из двух российских бед. Дороги.

Сначала железнодорожники перестали отвечать за перевозимые ими же машины. И на всех станциях и перегонах их грабили, обдирали и просто били. До потребителя доходило горе луковое. Что-то завод получал по страховке, но ведь страховку вместо рулевой тяги не воткнешь, а система СТО за Уралом как была, так и осталась неконтролируемым недоразвитым огрызком. Попытка М. Нагайцева исправить дело путем развития региональных складов успеха не имела, и недоносок остался недоноском, кормушкой для пристроившегося ворья.

Потом с Востока пришли официальные дилеры, которые сделали ставку не на захват рынка, а на его строительство, в чем и преуспели, а теперь набирают обороты. И тот, кто купил новый "Ниссан" и ездит на нем без проблем, невольно создает рекламу - и тот, кто победнее, идет покупать "Ниссан" же, пусть и трехлетний и без гарантии.

Плюс добавим сюда тот факт, что Жигуль как изначально был плохо приспособлен к низким температурам и гористой местности, так и остался.

Собственно говоря, создается впечатление, что сбыт Лад за Уралом вообще не беспокоит ВАЗовское руководство. Рынок утерян - и пес с ним, не утерять бы то, что есть.

А кроме того есть еще один авторынок, еще одно "государство в государстве" - Московия и примкнувший к ней Питер. Территория, где крутятся серьезные деньги, где считают в евро и долларах и где не нанимаются на работу, если зарплата ниже 30 тысяч. Вот уж там-то ВАЗовские малолитражки и подавно не нужны. Если твое авто - элемент твоего имиджа, то какие могут быть, к дьяволу, Жигули? Тут же европейский город, тут надо ВЫГЛЯДЕТЬ, и идите к черту, какое вам дело, откуда у меня бабки?!

И грустен парадокс: именно в Москве сидит ВАЗовская управляющая компания, которая сосет из завода миллиарды, а занимается тем, что (по словам одного из заводских топ-менеджеров, опубликованным в "Волжском автостроителе") ПРОДВИГАЕТ ВАЗОВСКИЙ БРЭНД!

Хоть бы посмеялся кто...

Но есть, есть на Земле место, где мы еще нужны! Именно здесь и продаются те сотни тысяч машин, которые сходят с конвейера каждый год. Именно здесь живут те, кто, купив авто, засучивают рукава и лезут в железные потроха - и отлаживают, меняют, ремонтируют - и ездят, ездят на Ладах, Самарах, Калинах и Приорах.

Это европейская часть РФ. Ивановская-Саратовская-Ульяновская и прочие области. Мордовия, Чувашия - список велик. Здесь нет ни нефти, ни газа, из мощных рек на всех одна Волга, да и ту уже запруживать негде, сюда не заходит на нерест красная рыба под ручку с мясистыми крабами. Здесь довольны зарплатой в 6-7 тысяч, а те, кто исхитрился развернуться и подразбогатеть - все норовят к Московии поближе, а в ЭТОЙ России - так, по необходимости.

Именно здесь, несмотря на весь государственный разворот лицом к иномаркам, тольяттинские машины брали, берут и надеются брать в будущем.

Могильщики русского автопрома, ревнители японского качества - притормозите у обочины! Задумайтесь: почему?

...НАШ СУКИН СЫН

Приведу один невеселый пример. Мужик из моей бригады на 23 февраля ехал в Самару. На шестерке. В низинке, не подумав, пошел на обгон КамАЗа, выскочил на переметенный и обледеневший участок... В общем, влетел в полторагодовалую Самару и от нее рикошетом в Гранд Чероки. Своя машина - в хлам, у Самары вся морда набекрень, у Чероки - левая дверь и крыло помяты, лобовое, порог и так - по мелочи. К счастью, без жертв и физики.

Так вот. Чтобы расплатиться с владельцем Самары, хватило своих и сына отпускных плюс матпомощь цеха. Для восстановления джипа, при несравнимо меньших повреждениях, пришлось продать трехкомнатную квартиру в центре Самары. Скажете - крайность?

На заводе есть такая элитная каста - водители погрузчиков. Все воровство идет через них, все им отстегивают. Работают они вовсе не за зарплату. По отзывам тех из них, кто купил иномарку - ЛЮБОЙ ремонт встает в 2-3 раза дороже по сравнению с родной тачкой. Кроме того. Если ты, возвращаясь от родни из деревни, "сдох" на полпути, у тебя есть 7 шансов из 10, что сможешь выпутаться либо сам, либо помогут, кто

остановится. В случае с иномаркой, тем более новой, шансов нет. Цепляй трос и ищи, кто отбуксирует в сервис. А уж там с тебя насчитают по полной и не будет там дяди Васи, с которым можно договориться. И даже если ты сам разберешься, что у твоего Фольксвагена крякнуло, и если ты сам где-то закупишь необходимое - ты все равно в проигрыше, ибо гарантия - тью-тью, а все ты устранил или нет - еще вилами по воде писано.

А один мой знакомый 1,5 года на Оке ВАЗовской сборки в Москву по делам фирмы мотался - и доволен был! (Потом она посыпалась, конечно).

А ДИЛЕР КТО?

Велика Россия, а убежать некуда. Куда ни глянь - кругом россияне.

Стоит, к примеру, павильон - неон, стекло и бетон. Вывеска - на весь фронтон. Ауди! Дилерский центр! С левого боку мойка, с правого - сервис-центр, посерединке - торговый зал. Все лучится и сверкает.

А работает в нем кто? Ох...

А руководит ими кто? Упс...

Покупай да гляди, как бы не объегорили. И, как ни гляди, все равно объегорят. Впарят что тебе не надо, раскрутят на что не рассчитывал, за бесплатное деньги сдерут и гарантию так пропишут, что ты в любом случае виноват будешь.

К слову, насчет гарантии. Один из наших погрузчиков год поработал, выпендриться решил. Купил иномарку (в Тольятти!). Через 2 месяца - кирдык. Дилер машину взял, подмену выдал, все как в Европе. Неисправный узел демонтировали и отправили в Москву (!) на экспертизу. Ответ пришел потрясающий.

"В гарантийной замене Вам отказано, повреждение дифференциала произошло по Вашей вине - на большой скорости нельзя сразу включать заднюю передачу".

Вы, автолюбители, можете себе представить подобного дебила за рулем? Я - нет. Но акт экспертизы прилагался.

Парень подумал, поискал среди знакомых адвоката, недельку подергался, потом плюнул, оплатил ремонт и тачку продал. На чем сейчас ездит - не знаю, не спрашивал.

А и то сказать - ежели каждый салон Сааба шведами комплектовать, так у них там в аэропорту встретить некому будет. А российского продавца вы где честного видели? Скажите адресок, хоть сбегаю, посмотрю.

Да и делает-то кто? Опять же наши ребята, хоть и из привозных автокомплектов. И та же Нексия от УзДЭУ была так же похожа на свою дальневосточную сестру, как абхазский мандарин на испанский, к примеру. И это касается всех иномарок, собираемых на постсоветском пространстве. Не верите - поспрашайте своих собратьев по рулю. Может, у вас, в Сибири не так? Ну, значит, повезло вам.

И вот уже по телеканалу "АВТО" российские представители российских сборочных предприятий известных зарубежных фирм, смущаясь, признают: "Что поделать, вы же понимаете, у любых фирм бывают такие машины..." И послушаешь людей - так "этих" машин все больше и больше, и мерс уже перестал быть символом надежности, и Мицубиси становится символом капризности в нелегких российских условиях...

Вот и думает среднерусский мужик, всосав после трудового дня ваучер "Балтики": "А на хрена мне этот геморрой за такие бабки?" И берет Ладу.

А тут ему - раз! И серпом. По этим самым.

Потому что, несмотря на ластивые заявления представителей Рено, без очков видно: никакие Лады им не нужны. А нужны им, и по возможности подешевле, готовый сборочный комплекс - раз, обученный безропотный персонал (а будешь вякать - сгниешь без работы в осиротевшем захолустье по имени Тольятти) - два, сеть станций техобслуживания - три. И, в качестве приятного довеска - расчистить поле для своих Логанов и прочих моделей для третьего мира.

А если не вытанцуются - пес с ним, с ВАЗом. Им тут не жить.

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Господа соотечественники! Не поймите меня превратно!

Я вовсе не призываю вас захлебнуться квасным патриотизмом и всем скопом, начиная с понедельника, пересечь на Жигули. Упаси Бог.

Может быть, мы все вместе ошибаемся и ВАЗ еще увидит свет в конце тоннеля и выедет наружу, как равный среди равных, вытрет трудовой пот со лба и скажет: "Слава Богу, ребята. Выбрались". Правда, в нашей нынешней стране в это верится с трудом.

Просто... Хотя бы при молодежи. Хотя бы дома при детях. Постесняйтесь так демонстративно хаять свое, отечественное. Пусть даже оно и хуже японского. И тогда, быть может, наши внуки сделают эту страну лучше.

Если уж у нас рука не поднимается.

Автор: Аливаз © Babr24.com ЭКОНОМИКА, РОССИЯ 👁 3413 13.03.2008, 12:56 📌 146

URL: <https://babr24.com/?ADE=43981> Bytes: 19672 / 19401 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Аливаз.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](#)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)