ПЕТЪР КЛИСАРОВ

НЕ СЕ ЗАЗяпвай, СБЪДНИ МЕЧТИТЕ СИ!

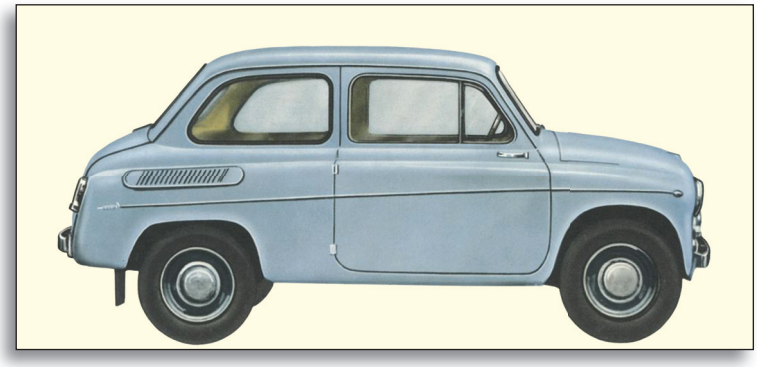
Всички права запазени. Нито една част от тази книга не може да бъде размножавана или предавана по какъвто и да било начин без изричното съгласие на „Изток-Запад“.

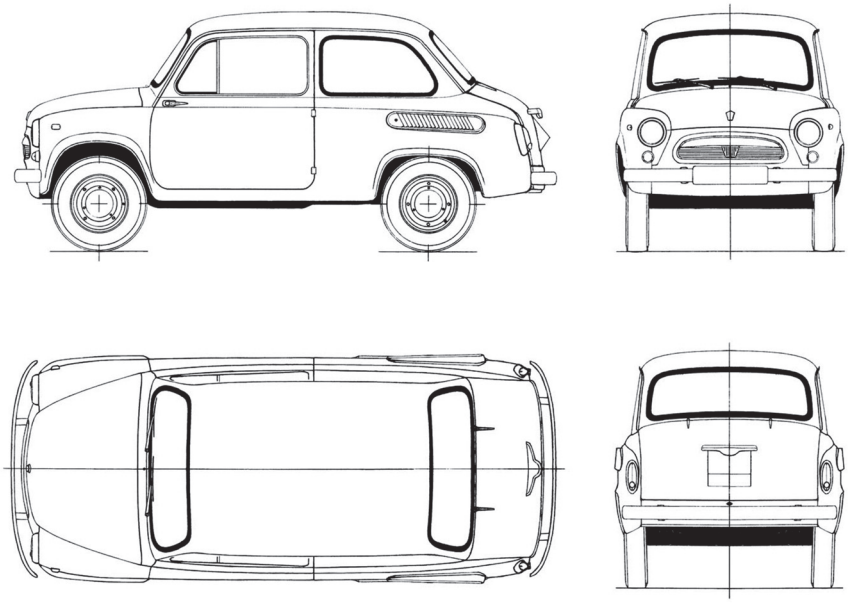
© Петър Клисаров, автор, ноември 2012
© Издателство „Изток-Запад“, 2012

ISBN 978-619-152-128-9

Ще се ЗАЗяпаш

ВНИМАНИЕ: За да влезете ви трябват бели дрехи и обувки с бели подметки.
А за да прочетете – настроение, отворено съзнание и кураж да мечтаете.





Историята на един бизнесмен,
неговото хоби и уменията му да прави нещата както трябва

За да си купите кола по времето на комунизма, трябваше да отидете в единствения продавач – ДСО (държавно стопанско обединение) „Мототехника“, да се запишете, да платите първоначална вноска от 900 лева, след което да си отидете. Наставаше голямото чакане. След 4–5 години тревоги, надежди и мечти можеше да станете горд собственик на автомобил марка ЗАЗ, изработен в далечното Запорожие в братския СССР.

За по-младите това звучи като приказка от 1001 нощ, но за хората, помнещи онова време, това правило си бе болезнена реалност. Покрай тоягата народните управници от времената на реалния социализъм не забравяха и за моркова: пускаха по една кола сред месечните печалби от държавната лотария. Така десетки хиляди българи си купуваха билетчетата на късмета, който спохождаше само един от тях – щастливеца, спечелил ЗАЗ-а само за 50 стотинки.

Но нашата история не е за страстите и мечтите на хората по онези времена. Нашата история е за страстите и мечтите на един човек, който години по-късно, през 2000 г., вижда този бисер на съветското автомобилостроене и любовта му към него пламва от пръв поглед. Този човек съм аз. Без да се записвам и да чакам, без да залагам на късмета си и да си купувам лотариен билет, аз се сдобих със същата тази кола срещу солидната сума от 150 лв.

Това е къщата в село Студена където нашия герой е прекарал в дълбок сън 22 години

Автомобилната Пепеляшка в дома на мащехата си

Въпросното возило действително било спечелено с лотариен билет от първите си собственици през 1968 г. – годината, в която съм се родил, за да се окажа от един набор с него. Десет години то радвало и возило безаварийно, но било спряно от движение през 1978 г. и паркирано в гараж в село Студена, където останало в забвение цели двадесет и две години. Но късметът е странно нещо – тръгне ли веднъж, няма спиране. От собствениците той се прехвърлил и върху самия автомобил.

Дълго траело ЗАЗиждането на ЗАЗ-а, но си струвало, защото след голямото затворничество му предстояло да се възроди в нова светлина, греейки в сиянието на новопридобитото си великолепие.

Ще си кажете – живеем в XXI век, хората ходят на екскурзия в Космоса, а този чудак се е захванал да реставрира някаква стара трошка. Да, чудакът, сиреч аз, се е захванал с нещо, което кара хората да се усмихнат, да погледнат с широко отворени очи, да се засмеят с глас и да си кажат: „Ако е успял да преобрази тази кола, какво ли ще направи с... да кажем града, а защо не и държавата...“

Живях известно време (между 1990 и 2007 г.) отвъд океана. След първоначалния тежък емигрантски период, през който се

наемах на каква ли не работа, включително физическа, постепенно се ориентирах към създаване и управление на собствени малки бизнеси. Така през периода от 1991 до 2002 г. преминах през повече от тридесет вида бизнес в различни сфери.

Но работата ми все повече се свързваше с България. От 2002 до 2005 г. бях представител на „Атомик Енержи Оф Канада“ за България и основен участник в размразяването на проекта „Белене“. Паралелно с това, от 2004 до 2008 г., бях ексклузивен представител за България и Австрия на световната марка „Парасуко“ (бутикови дънкови облекла) с три бутика в България и един в Австрия. От 2005 до 2011 г. бях генерален мениджър за България на АЕКОМ (най-голямата инженерна консултантска корпорация в света с над 45 000 души персонал).

Първоначално ми се налагаше да идвам в София за по 10–20 дни. Впоследствие периодите на престой в родината все повече се удължаваха. Между поредицата бизнес-срещи често оставаше и немалко свободно време, а аз – като всеки бизнесмен – съм деен човек и стоенето без работа ме побъркваше. Все търсех нещо, по което да се зазяпам, но не в онзи смисъл, който вероятно си мислите. ЗАЗяпването трябваше да е по нещо, което да запълни дните ми и в същото време да ми носи удовлетворението от добре свършената работа. Тогава до ушите ми по неведоми пътища стигна историята на въпросния ЗАЗ. Веднага в главата ми нахлуха ята спомени. Може да се каже, че съм роден и откърмен в ЗАЗ. Когато майка ми тръгнала да ме раждa, дядо ми спрял на стоп минаващ по

Петър е на мотора, брат му – в семейния ЗАЗ

улицата ЗАЗ, с който я откарали до Първа градска и скоро оттам се разнесли радостните ми викове, че съм се появил на бял свят. Да не говорим, че първата кола на семейството ни също бе ЗАЗ.

Не ми бе необходимо и минута време, за да си представя как ще се движа из София с него в компанията на лъскавите грациозни нови модели автомобили. Истината е, че в началото не знаех какво ми предстои. Исках просто да се забавлявам с един стар модел автомобил, който е толкова малък, че е направо като играчка. Но първоначалната представа е едно, а развитието на нещата – съвсем друго.

Настъпи мигът да го откарам от Студена в София. Отидохме до селото с жена ми със семейния ни Понтиак Трансам. Тръгнахме обратно – аз на кормилото на ЗАЗ-а, тя – на Понтиака. Уникалното на запорожката лимузина е, че като достигне с юнашко усилие максималната си скорост от 120 км, тя е способна да я поддържа продължително време, защото е тясна и може да изпреварва дори при насрещно движение, провирайки се между колите от двата потока. По някое време стъпих на околовръстното шосе, оказвайки се последната пропусната откъм детелината на бул. „България“ кола: веднага след мен пътните полицаи спряха всякакво движение, за да дадат път на кортеж с чуждестранна делегация, воден от 20 полицейски мотора. Аз пък станах нещо като неин авангард.

Хората от кортежа обаче очевидно решиха да не се възползват от услугите на такъв предвестник и затова се наложи да проявя великодушие и да ги оставя да се оправят и без мен. Нещо повече, полицейска кола от ариергарда на кортежа ми препречи пътя и ме спря. Наобиколиха ме няколко изумени полицаи, вторачени в запорожеца без номера, каран от късо подстриган костюмиран мъж с канадски документи, говорещ на перфектен български език. След кратък любезен разговор, в който им бе обяснено за какво става дума, ме пуснаха, държейки се за главата и ръкомахайки усилено, тъй като речта не бе достатъчна, за да изрази цялото им удивление. Когато пристигнах в София, се наложи да чакам съпругата ми цели 15 минути въпреки забавянето с полицаите.

Младото семейство е ощастливено с голяма нова придобивка

О, боже, защо?

Понеже вече имах малката симпатична кола и време, което прекарвах в София между бизнес-срещите, започнах да човъркам по нея. В един миг бях осенен от идеята, че бих могъл да я реставрирам. Да, на един стар ЗАЗ предстоеше да заблести в нова светлина и да стане нещо много повече от кола.

Всеки, които се е занимавал с бизнес, знае, че трябва да се намери клапа, през която човек да изпуска напрежението. За мен ЗАЗяпването се превърна в мисия, която нарекох "Хапче за главоболие на бизнесмени". Да, хапче за глава, кръст или някаква друга болежка. Хапче, което има мигновено действие, защото когато отвориш вратата на гаража и пред теб се усмихне най-слънчевият ЗАЗ на света, няма какво друго да направиш, освен да забравиш за напрежението, сроковете и проблемите, и да му се отдадеш с цялата страст, на която си способен. Трудно може да се намери човек, който да види ЗАЗ-а и да не го дари с по една искрена усмивка. Веднъж работех върху него в гаража на отворена врата и дочух краткия разговор на двама минувачи по улицата.

– Ей, тоя ми оправи настроението за целия ден! – каза единият.

– Да бе, като го видиш, няма как да не се разхилиш – отвърна другият.

Да, такова е въздействието на този малък, лъскав, симпатичен и очарователен автомобил, който е реставриран с толкова мерак, любов и всеотдайност, че позитивната енергия струи от него и докосва всеки, който го зърне. Един ден красиво младо момиче видя автомобилната ми кокетка в гаража и без да пита, нахлу в него. Отвори вратата на колата, пъхна се вътре и галейки седалките, възкликна: „Ами че те са по-хубави от кожените канапета вкъщи."

Може би се чудите дали всичко по разхубавяването на автомобила е вървяло гладко и с лекотата, с която момичето е галило меките кожени седалки. Не бих казал, но със сигурност бе интересно и предизвикателно да се измислят и проектират неща, с които да се запушат дупките в руското автомобилостроене.

Много от младите хора сравняват моя ЗАЗ с познатите им марки модерни автомобили фиат или мини купър. Истината е, че нямат ни най-малка представа колко много е значела тази кола за хората, които са имали късмета да я дочакат и да се придвижват с нея. Може би и не е нужно да знаят, защото точно тази кола няма нищо общо с обикновения автомобил, който хората ползват за

придвижване. Това е страст, желание, успех, сбъдната мечта. Това е малка по размери кола, която никога вече няма да бъде малка и винаги ще привлича погледите на хората, защото е различна, уникална, симпатична и обичана. Но има и нещо друго, което я прави уникална. Обикновено хората с възможности се захващат с реставрация на по-луксозни возила. Ако говорим за колите от несъществуващия вече СССР, те биха избрали чайка, волга или зил. Но никой богат човек не взема най-евтината кола, за да я реставрира съвършено. Към запорожците се насочват хора, които нямат големи финансови възможности, сменят двигателя, спирачките, правят я кабриолет, изрисуват я. Правят какво ли не, защото колата е евтина и могат да си правят каквото си поискат с нея. Да не говорим, че повечето ЗАЗ-ове, бидейки леки, са предпочитани за плячкосване и лесно се качват на конските каруци на мургавелковците от бизнеса със старо желязо. Пък и беззаконието да се изкупуват коли без документи за скрап, прави ЗАЗ-овете застрашен от изчезване вид.

Български римлянин превозва стратегически товар на своята колесница

Нашият ЗАЗ е извадил късмет и е попаднал на човек, който е твърдо решен да го превърне в едно от най-редките возила днес. Не е известно, поне засега, друг да е отдал толкова желание и сили в превръщането на ЗАЗ в бижу. При това работещо, движещо се с перфектна скорост и предоставящо уникален лукс.

ЗАПОРОЖСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД
«КОММУНАР»
МОДЕЛЬ
ОД ВЫПУСКА 19
АВТОМОБИЛЬ №
ДВИГАТЕЛЬ №
СДЕЛАНО В

Ако се чудите къде е този красив парк, той е в Духовната семинария в центъра на София и снимките са направени с благословията на отец Сионий

Бижуто е готово. Блазе му на притежателя...

Май 2008, първото каране за кеф

Ще започнем историята на реставрирането с един от основните компоненти на колата: детайлите от метал, прелетели океана, за да бъдат хромирани във фирма „Плейтинг Хаус“, известна в целия свят с педантичността и качеството на изработка. За всички, които ценят качествения хром по своите возила и искат да притежават най-доброто, името на Джон Нейтигхаус трябва да е добре познато.

Моят приятел, майсторът на хромови покрития Джон

Ако някой маниак си купи Харли-Дейвидсън, който струва между 25–30 хиляди долара, най-вероятно ще свали сегменти от новия си мотор, ще ги изпрати с куриер на Джон и ще похарчи още 20 хиляди долара за хром, за да притежава нещо уникално. Но освен че ще трябва да извади парите, клиентът ще трябва да чака от 3 до 6 месеца, защото при Джон има опашка. Шейховете от Арабския свят също са негови редовни клиенти: той си е извоювал репутацията на най-добрия заради най-бистрия, бял, дълбок и здрав хром, който полага, както и заради ръчно изработените дървени кутии, в които връща фините детайли, за да не се увредят при транспорта до клиентите.

Технологията му естествено е тайна: той никога не е пускал външни хора в работилницата си. Покрай историята със ЗАЗ-а станах много близък приятел с него. Джон ми показа и обясни технологията, започна да ми прави отстъпки от цените. Запален от идеята новата играчка да стане съвършена, дори стигна дотам, че допусна изключение от 35-годишната си практика да не хромира джанти за коли, защото хромът не попада под ъгъл от 90 градуса, и изготви специален уред, който да отвежда белия метал до ъглите, където при стандартната технология той не попада. Така че джантите на нашия любимец са първите в историята на фирмата, които получиха хромово покритие.

Оригиналните джанти на гордостта на съветското автомобилостроене са 13 цола. С нормални гуми те правят колата висока и тясна. Благодарение на подмяната им с 14 цолови, по-широки, нископрофилни, безкамерни гуми е постигнат ефектът на по нисък раздут съвременен автомобил. Използвани са съвременни джанти, на които е изрязана вътрешността, а на нейно място е заварен фланецът, снет от оригиналните ЗАЗ-ови джанти. Целта е да не се пипа нищо по главините и да може – ако се наложи – да се ползват и оригиналните джанти.

След като стана ясно, че джантите ще може да се хромират, наложи се да отнеса на Джон и другите три. Подредих ги в куфарите, с които пътувах през океана, и полетях с тях. Кацайки в Торонто, имах удоволствието отново да видя смаяни физиономии на държавни чиновници. След българските полицаи от околовръстното този път потърпевшите бяха изумените митничари от летището, които отвориха куфарите ми и видяха полуръждясалите странни елементи с необяснима функция, пътуващи в бизнес класа. Естествено след дълги обяснения и на добра воля ме пуснаха, без да ми вземат нито мито, нито ДДС. Разбрали бяха, че си имат работа с вманиачен колекционер и е по добре да не се занимават с мен.

Джантите заеха мястото си в списъка на майстора да им дойде редът за хромиране и някъде след 4–5 месеца получих телефонно обаждане в разгара на бизнес-среща в София. Звънеше Джон. Като

разбрах, че става дума за ЗАЗ-а, приех веднага обаждането, което се оказа свързано със следния проблем: стоманата на новите джанти била качествена, полирала се добре и хромът се полагал качествено, но фланецът от оригиналните джанти, изработен от не особено качествена руска стомана, бил шуплест и не се полирал и хромирал както трябва. С една дума, изглеждал като швейцарско сирене. Разговорът бе междуконтинентален за 2 долара на минута и се водеше по средата на важна среща пред други хора. Яснотата и бързите решения бяха от ключово значение и затова изстрелях към Джон светкавичния въпрос: „Имаме ли начин да оправим този проблем?“ А той ми отвърна отвъд океана: „Трябва да свалим хрома и никела, да положим мед, да го полираме, пак да положим мед и полираме, и така, докато заличим неравностите в структурата. Сетне трябва да ги никелираме и хромираме отново. Друг начин не виждам.“ На естествения въпрос колко ще струва това удоволствие, Джон помълча и каза: „Двеста и петдесет.“ Последва кратка пауза, след което добави: „На парче“. Едва ли можех да му кажа нещо друго освен: „Добре, действай.“ Едно пояснение: тези 1000 допълнителни долара се прибавяха към предишната цена, която бе по 2000 долара на джанта. А като добавим и цената на новите джанти, работата по преработката им, транспорта през океана… Е, можете и сами да си направите сметката.

Джанти, и главини на колелата, достойни за Бентли и Ролс-Ройс

Така ЗАЗ-ът ме сприятели с Джон Нейтигхаус. Приятелството ни ме отведе и при други майстори, които Джон ми препоръча, а те впоследствие ми помагаха при реставрацията на старинни оръжия и антични предмети. От тях научих много за структурата на металите, което бе важно при вземането на решения как да се извършва дадена реставрация. Така че покрай любимата ми играчка си създадох уникални приятелства и научих много нови неща. Но най-важното познание бе какъв трябва да бъде подходът при подхващането на каквото и да било начинание, за да се постигне качествен и стойностен резултат.

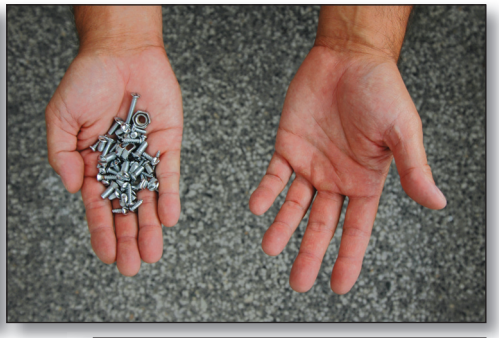
Видя се, че когато човек си постави висока цел, може да постигне почти всичко. Едно от малкото неща, които се оказаха невъзможни, бе потапянето на купето във вана с киселина, за да може да се почисти ръждата между точковите заварки преди боядисване. Просто защото в България такава вана няма. Но, слава Богу, установи се, че колата е в добро състояние, почти без ръжда, и това обещаваше, че особени проблеми не би трябвало да възникнат. Друго, което не подлежеше на дългосрочна реставрация, бяха пружините на чистачките: след време те неминуемо ще ръждясат.

Така малко по малко, една по една, частите заминаваха за Канада, опаковани във вестници, подредени в луксозни куфари, в бизнес класата на трансокеанските лайнери, за почуда и на митничари, и на приятели, и на майстори по тунинговане на коли и мотори.

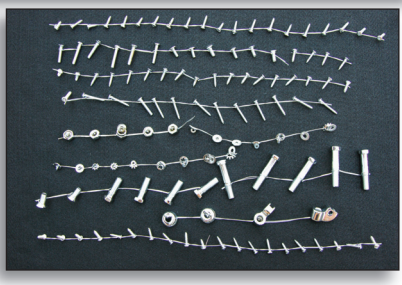
Така заминават за Канада прашни, опаковани в стари вестници

Скъпоценните куфари със съкровището – пакетирани като бижута в опаковъчна хартия и дървени кутии

Шокиращото е, че всичките пари, които бяха изсипани по реставрацията на колата, никога не ми бяха направили особено впечатление. Шокът дойде от възможно най-дребното нещо. За довършването на ЗАЗ-а трябваше да се хромират около 30–40 винтчета. Когато Джон ми каза, че сметката е 240 долара, аз възкликнах наум: „ Господи, толкова ли съм луд, че да дам 240 долара за една шепа винтчета?!“



Винтчета луксозни свалихте от гърба ми и ризата дори а да не говорим за пръстена с часовника, уви



И последното винтче по тази кола е хромирано

И наистина: похарчени бяха умопомрачителни суми, едно след друго следваха главоболия, технически трудности, липса на части, търсене на майстори… Нищо обаче не ме бе потресло толкова, колкото цената на тези няколко винтчета. Утеших се с разбирането, че винтчетата са важни, защото истината винаги се крие в детайлите. И че без тези винтчета ЗАЗ-ът няма да има това самочувствие, което притежава днес.

Когато го погледнете сега, едва ли ще можете да си представите колко много неща са се случили на него и на всички, които са работили по него или около него. Най-явната промяна е при кучето на бояджията. Тя е толкова очевидна, колкото при колата. Когато кучето се срещна с колата, беше мършаво и слабо. Сега е загладило косъма и с явно самочувствие.

2002 г.

2007 г.

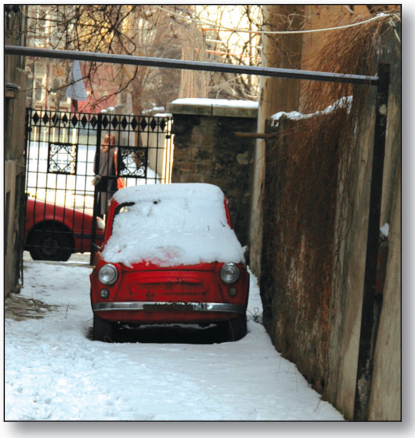
Кучето и колата през 2002 г. – мършави и с клепнали уши, а през 2007 г. – напети и загладили косъма

Но нека се върнем към началото. Като всяка хубава работа, и тази по колата вървеше бавно. Веднъж закупен, ЗАЗ-ът бе откаран в един отоплен гараж в софийския квартал Симеоново. Първото, което му се случи, бе да бъде разглобен на съставните си части.

ЗАЗ-ът – разглобен в гаража на Атанас Константинов (самият той е отляво)

Така колата прекара две години, докато хромирането приключи и бъдат събрани всички части, необходими за пълното ѝ завършване.

Настана големият лов на части. Сред гората тилилейска от гаражи, сайванти и дворове ловците се натъкнаха на червен ЗАЗ.



Червеният ЗАЗ – останка от минали славни времена

Той бе уникален с това, че гривните на фаровете му бяха стоманени, докато на повечето автомобили от тази порода те бяха алуминиеви. Не особено качественият алуминий обаче с течение на времето променя структурата си, става по-рехав и негоден да се хромира, тъй като при почистването му с телената четка, той тутакси започва да се рони и става на прах. Така че откриването на този екземпляр бе плод на сериозни усилия и пореден късмет, за да може героят на тази книга да бъде толкова напет и нагизден с чаровните незаменими стоманени гривни.

Открих собственика му в един снежен сутрешен неделен ден и го попитах дали се продава. Той ме погледна, очевидно с мисълта, че съм изтърван отнякъде, и ме поведе към задния двор. Започнахме да разговаряме и тъй като ЗАЗ-ът несъмнено бе в много лошо състояние и нищо от него освен стоманените гривни не можеше да се използва, момчето ги свали и каза, че има още части в мазето. И тъй, насред зимата, в студа, крачейки из 20-сантиметровия сняг, двамата обикаляхме задния двор и преговаряхме за купчината желязо с формата на кола. Естествено попаднахме под зоркото наблюдение на няколко баби, които се притаиха в студа по балконите, за да ни шпионират по-успешно, а дворните котки се изпокриха, чудейки се какво правим на тяхна територия. Накрая влязохме в мазето и той ми даде нов стартер, нови уплътнения за задните стопове и ми каза: „Подарявам Ви ги.“ Аз обаче не исках да взема безценните части без пари и почти насилствено му оставих сто лева с уговорката, когато колата бъде готова, той да се снима с нея за спомен.

Речено-сторено. Седем години по късно момчето Ники се срещна с колата-мечта, носеща гривните на неговия предал Богу дух ЗАЗ...

Дизайнерът Никола Константинов, комуто дължа този скъпоценен фар

Интересното е, че колекционерите в повечето случаи не искат да вземат пари на други колекционери, особено за дреболии. Даже с радост подаряват, за да знаят, че и те са участвали с нещо, макар и дребно, в проекта.

Така още един ЗАЗ се превърна в сериозен донор за нашия автомобил. От цялата му солидна маса бяха използвани винтчето за поплавъка на бензинометъра, което при разглобяването бе изпуснато в чакъла пред гаража и въпреки почти археологическите разкопки със скалпел и четка така си и остана неоткрито, а също така 19 алуминиеви обли таса и страничните мигачи. Неговият собственик, бижутер по професия, искаше да го реставрира, но си бе дал сметка, че подобно начинание не е по силите му. Като разбра за нашия герой, той реши да го продаде, още повече, че спечели благоволението на жена си, която бе на върха на щастието, защото повечето части бяха превзели гардероба в спалнята им.

Ако можеше да запали...

Теглене му е майстора...

Моделиерът на бижута Даниел Петров на последното му возене

Сред всички тези винтчета, уплътнения, гривни и т. н. се преплетоха историите на много хора, които по една или друга причина оставиха частица от себе си в ЗАЗ-а. Общото между всички тях е, че те са много интелигентни хора, които по различни стечения на обстоятелствата са принудени да се занимават с изкарването на пари, за да преживяват, и им е почти невъзможно да отделят големи средства за подобни проекти.

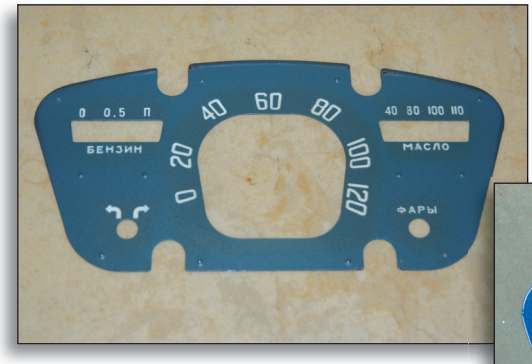
Навремето ЗАЗ-ът бил наречен с галеното име Жожо Виелицата, защото бил много шумен и отвътре, и отвън. За да се избегне това неудобство, се постарах да обезшумим купето. Това стана с помощта на 4 мм гумена изолация, залепена чрез нагряване.

Казват, че Ролс-Ройсът има само 3 мм гумена изолация...

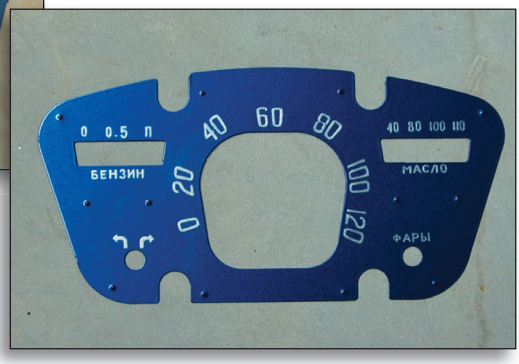
Ако се повозите в Жожо Виелицата, ще усетите какво означава обезшумена кола. Тишина, комфорт и приятна музика – това е пътуването с него. Но за да се постигне подобно завоевание, бяха необходими множество поправки и усъвършенствания, много, така да се каже, специалитети. Трудно е да се разкаже за всеки един детайл, защото той е внимателно обмислен в продължение на осем години и възстановен до съвършенство.

Да започнем с трансформирането на датчиците на арматурното табло: то бе поверено на професионална реставраторка на икони и стенописи Русана Хаджиева.

Русана едва ли е предполагала, че ще изписва спидометри



Арматурното табло е иконата на всяка кола



Сивият цвят бе сменен с лазурносин. Боята бе нанесена и преди да бъде изпечена и лакирана, таблото бе отнесено на реставраторката от гаража в Горубляне до ателието ѝ в близост до хотел „Кемпински-Зографски“. Взети бяха всички предпазни мерки, за да не се докосва до нищо по пътя. Реставраторката изрисува със сребърна боя числата и маркировките. После пак, без да се пипа, като поднос, скъпоценното произведение на изкуството бе откарано обратно при бояджията, за да го изпече и лакира.

Същото се отнася и за емблемата на предния капак. Надписът ЗАЗ на него е изписан на ръка по същия метод, тъй като оригиналният бе изгорял от слънцето и не можеше да се възстанови.

Не само Ролс-Ройсите са handmade

При работата по възстановяването обърнахме внимание на задния капак, където е въздухопроводът, върху който е бил монтиран регистрационният номер на колата. Видяхме, че конфигурацията на този детайл е близка до квадрата. Ето защо той се оказа неподходящ за поставянето на дълъг номер, който щеше да стърчи неестествено. Затова върху него бе закрепена квадратна табела с надпис „Запорожец 965 А-П“. Идеята за този асиметричен надпис идва от съветските папироси “Запорожцы“, на чиято кутия името е изписано по сходен начин на фона на прочутата картина на Иля Репин „Запорожките казаци пишат писмо до турския султан“.

Дори Джако или Снуп Дог би мечтал за такава емблема

Запорожките казаци обясняват на турския султан що е то ЗАЗ, за да се пукне от завист