

Короткая жизнь «советского бьюика»



Сергей ТРУФАНОВ
(Инженер автопредприятия. Моделизмом занимается с 6 лет, а серьезно взялся за дело с 1997 года. Тема коллекционирования: русские и советские самолеты всех времен в масштабе 1/72. г. Ростов-на-Дону)

Автомобиль высшего класса Л-1 завода «Красный Путиловец» был выпущен лишь опытной партией. Он не наводнил улицы городов и не стал всеми узнаваемым. Однако этот лимузин стал первым автомобилем подобного класса в СССР. Машина, о которой сегодня помнят лишь любители истории отечественного автомобилестроения, в начале 1930-х была известна всей читающей автомобильной общественности. На момент своего появления путиловский лимузин являл собой абсолютный максимум возможностей молодого советского автопрома той эпохи и был подлинным воплощением «автомобиля мечты».

Из-за скудости достоверной информации, с Л-1 связано множество домыслов, легенд и загадок – даже его внешний вид многим сегодня знаком не по фотографиям, а по единственному рисунку А. Захарова – известного иллюстратора журнала «За рулем».

Советскому хозяйству — советский автомобиль!

В конце 1920-х в СССР повсюду гремели стройки индустриализации, страна в невероятном напряжении старалась догнать далеко ушедшие вперед промышленно развитые страны. После лихого десятилетия, вместившего в себя революцию и гражданскую войну, почти все приходилось создавать заново. Автомобильная промышленность не стала исключением. Времени, кадров и опыта для создания и, тем более, для доводки собственных конструкций не было, автомобиль был нужен сейчас и в как можно большем количестве, пусть даже и не самый передовой. Проблема скорейшей массовой автомобилизации решалась закупкой за рубежом производственного оборудования и лицензий на выпуск автомобилей с широким привлечением зарубежных подрядчиков и специалистов. Одновременно с подготовкой производства отстраивались новые заводы или радикально перестраивались старые. Более всего для страны, превратившейся в одну большую стройку, требовались грузовые автомобили. В меньшем количестве нужны были легковые, из которых наиболее востребованным считался автомобиль среднего класса для обслуживания госучреждений. Однако еще за полгода до начала массо-



Л-1 на фоне городского пейзажа 1930-х годов. Именно по этой фотографии А.Н. Захаров рисовал машину для журнала «За рулем», о чем свидетельствуют и ракурс снимка, и не встречающийся на других фотографиях треугольный номерной знак. Хорошо видны приоткрытые боковые створки капота, своеобразная конструкция звукового сигнала с горизонтальной мембраной и мягкий чехол на запасном колесе с надписью «Красный Путиловец».

вого выпуска лицензионного «Форд-А» было принято решение о создании и легкового автомобиля высшего класса.

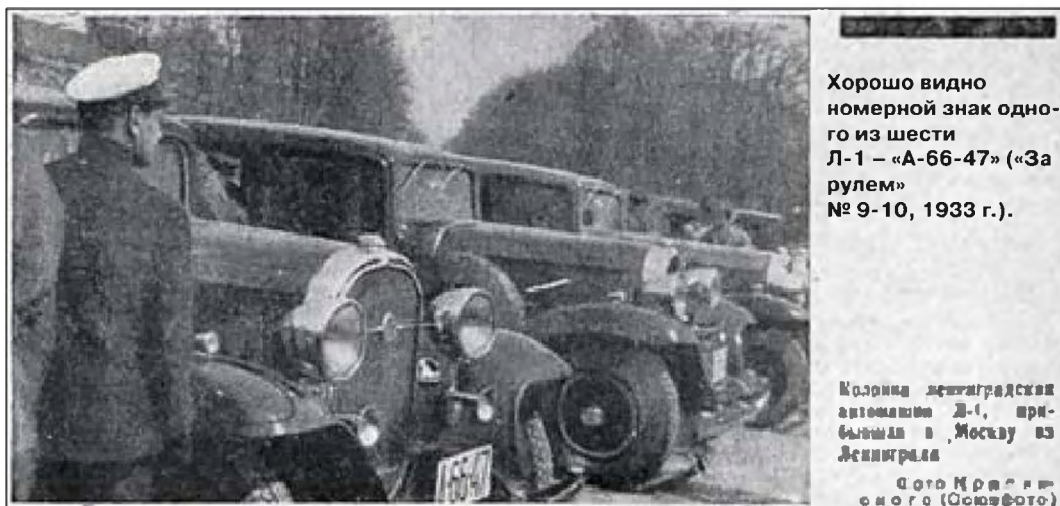
Даешь «советский бьюик»!

На совещании директоров Всесоюзного Автотракторного объединения (ВАТО) 20 июня 1932 года управляющий объединением С.С. Дьяконов поставил перед ленинградским Путиловским заводом задачу – создать советский представительский автомобиль. Нельзя сказать, чтобы это задание было для «Красного Путиловца» неожиданным. К

началу 1932 года завод свернул производство устаревших тракторов «Фордзон-Путиловец», и группа специалистов завода во главе с техническим директором М.Л. Тер-Асатуровым выступила с инициативой освоить выпуск «легкового флагмана» на освободившихся мощностях. Первоначальные планы заводчан предусматривали ежегодный выпуск целых двадцати тысяч автомобилей (!), и это притом, что гораздо более дешевый ГАЗ-А строился в среднем в количестве 13,5 тыс. штук в год. Директор «Красного Путиловца» К. М. Отс поддержал



Линейка готовых Л-1 на заводе «Красный Путиловец» 1 мая 1933 года перед отправкой на первомайскую демонстрацию. Хорошо видно, что первая и пятая машина (а возможно, и третья) в линейке имеют двухцветную окраску: черные крылья и более светлый цвет кузова.



Хорошо видно номерной знак одного из шести Л-1 – «А-66-47» («За рулем» № 9-10, 1933 г.).

Колонна ленинградских автомашин Л-1, прибывшая в Москву из Ленинграда
Фото Крайнего (Союзфото)

начинание и получил разрешение Наркомата тяжелой промышленности, которому тогда подчинялся завод, изготовить к 1 мая 1933 г. опытную партию из десяти таких машин. В свете того, что опыта проектирования подобного автомобиля, да и вообще, какого-либо другого автомобиля, у «Красного Путиловца» не было, решение воспроизвести подходящий зарубежный образец выглядит совершенно естественно. В то время для обслуживания верхушки государственного аппарата эксплуатировалось немало импортных представительских автомобилей, в массе своей американского происхождения. Неудивительно, что и за прототип первого советского лимузина был принят роскошный американский Buick модели «32-90» 1932-го модельного года в исполнении «шестиоконовый седан». По легенде, наличие именно такого служебного автомобиля приписывается по разным источникам М.Л. Тер-Асатурову или даже самому С.М. Кирову, что якобы сыграло решающее значение. Для своих лет этот автомобиль считался верхом совершенства. И как следствие, был чрезвычайно труден для воспроизведения новорожденной советской автопромышленностью. Поэтому лозунги в печати той эпохи «даешь советский бьюик!» (в литературе тех лет писалось именно так, с маленькой буквы и без мягкого знака) вовсе не были космополитическими, а выражали гордость за освоение выпуска отечественной промышленностью в самые короткие сроки передовых образцов техники.

Каскад новинок

В отличие от ранее строившихся на заводе тракторов, общее число деталей в которых достигало семи сотен, конструкция «Бьюика» модели «32-90» насчитывала 5450 элементов. Это означало, что множество агрегатов, узлов и деталей будут впервые освоены в нашем автомобилестроении.

Рядный восьмицилиндровый двигатель стал первым отечественным мотором с такими «метриками». Заслуживает внимания факт, что после мелкосерийного НАМИ-1 это была вторая модель с газораспределением при помощи подвесных клапанов, приводимых от распредвала через штанги толкателей. Дальнейшее развитие «бьюиковского»

мотора, получившее «прописку» на ЗиС-101, на долгие годы оставалось единственным крупносерийным верхнеклапанным автомобильным двигателем в СССР, вплоть до появления в середине 1950-х «Москвича-407» и «Волги» ГАЗ-21. Блок двигателя с выстроившимися в один ряд восемью цилиндрами отливался из чугуна. Коленчатый вал, оснащенный противовесами на «щеках» и гасителем крутильных колебаний, несмотря на значительную длину, был пятипорным. Умеренная степень сжатия (4,4) позволяла работать на любом сорте бензина. В отличие от всех отечественных автомобильных двигателей-сверстников, сферическая поверхность камеры сгорания полностью механически обрабатывалась, что давало не только прибавку в мощности, но и повышало детонационную стойкость. У остальных моторов камера сгорания после отливки заготовки оставалась шероховатой. Для снижения шума работы газораспределительного механизма стенка картера шестерен выполнялась в виде пустотелой отливки с двойными стенками, привод кулачкового вала осуществлялся через текстолитовую бесшумную шестерню, а толкатели клапанов были выполнены роликowymi.

Весь двигатель вместе с коробкой скоростей был укреплен на шасси в пяти точках. В местах крепления силового агрегата устанавливались виброгасящие резиновые подушки. В систему питания двигателя входили очень сложные сдвоенные карбюраторы с подогревом топливной смеси и автоматической регулировкой воздушной заслонки. Эта регулировка осуществлялась посредством термостатной пружины. Присутствовали еще не ставшие обязательными для всех автомобилей диафрагменный бензиновый насос и фильтры – воздушный и масляный. В системе смазки впервые был установлен масляный радиатор, а система охлаждения снабжалась примененным у нас впервые термостатом, да еще и оснащенным механизмом управления жалюзи радиатора (по терминологии тех лет «шторками»). Система зажигания впервые оснащалась автоматическим центробежным регулятором опережения, хотя и дублировалась на всякий случай привычным ручным корректором на рулевой колонке в виде пары хромированных «рожек».

Перечень новаций двигателем не заканчивался. Так, КПП впервые оснастили синхронизаторами второй и третьей передач. Шестерни постоянного зацепления и второй скорости для снижения шумности получили шлифованные зубья. В приводе тормозов и сцепления применялись вакуумные усилители, или, как их называли в литературе тех лет, «бустеры». Механизм управления сцеплением – новинка, появившаяся в моделях 1932 года, – был гордостью конструкторов фирмы «Бьюик». Данное изобретение представляло собой сочетание автоматического сцепления с муфтой свободного хода, имевшее в рекламной литературе трескучее название Wizard Control – «Волшебное Управление». Работало оно следующим образом: надавив на маленькую гашетку, размещенную на полу машины возле педали сцепления, можно было снять ногу с педали акселератора. Отпущенная педаль поднималась в верхнее положение, дроссельная заслонка закрывалась, тем самым увеличивая разрежение в системе, за счет которого срабатывал вакуумный выключатель сцепления. После этого можно было выбрать рычагом переключения передач нужную; с нажатием на педаль акселератора сцепление включалось автоматически. Особенно удобным такое устройство было при последовательных переключениях: педаль сцепления в таких режимах можно было не использовать вообще, обходясь нажатием гашетки и отпуская педаль акселератора. В то время, когда гидравлических автоматических трансмиссий еще не существовало в природе, такая автоматика производилась на автомоби-



Ленинская машина завода «Красный Путиловец» марки Л-1
Фото Евзерякина

Здесь хорошо видна дерматиновая вставка в крышу более светлого оттенка. Такие вставки в те годы делали из-за технологических ограничений, не позволявших отштамповать цельную стальную крышу. Дальнейшее развитие Л-1 – ЗиС-101 имел такую же крышу («За рулем» № 9-10, 1933 г.).



Вверху: Л-1 спереди. Хорошо различимы протектор шин и доставшиеся от «Бьюика» выштамповки на крыльях характерной формы. Номерной знак «А-66-47».

Внизу: Заводская эмблема завода «Красный Путиловец» на Л-1 в виде шестерни с вписанными в нее буквами «К» и «П», датой «1933» на знамени в нижней части. Цвета эмблемы, предположительно, красный и «хром»

листов неизгладимое впечатление и считалась верхом совершенства и воплощением комфорта.

Предстояло также освоить рычажные гидравлические амортизаторы с дистанционной (с места водителя) регулировкой их сопротивления. Эта система также была эксклюзивной новинкой «Бьюика» 1932 года: смонтированный слева под рулевой колонкой рычажок управлял всеми четырьмя амортизаторами машины сразу, давая водителю возможность настроить их в зависимости от качества покрытия той дороги, по которой предстояло двигаться. Регулировка имела шесть позиций, причем первая соответствовала ровной и гладкой дороге, а шестая предназначалась для самой худшей. Шасси автомобиля оснащалось системой центральной смазки узлов, аналогичной той, что много позже применили на «Волге» М21 первого выпуска. Сложным в освоении техническим решением, хотя и более простым и надежным в эксплуатации, считался карданный шарнир типа «Спайсер» на игольчатых подшипниках. Прогрессивным по конструкции был и стальной цельносварной кузов. Достаточно сказать, что у выпущенного в 1936-м – тремя годами позже, – лимузина ЗИС-101 кузов был смешанным, деревянно-металлическим. Многие из вышеперечисленного перестало быть диковинкой только десятилетия спустя. Некоторые же технические решения так и не стали массовыми, оставшись экзотическими отличительными чертами автомобилей высшего класса того периода вообще, и «Бьюиков» начала 1930-х, в частности.

В остальном конструкция «Бьюика» отражала тенденции легкового автомобилестроения тех лет: угловатая форма кузова, зависимая подвеска всех колес на полуэллиптических рессорах, заключенных в штампованные металлические чехлы, предупреждающие засорение и сохраняющие смазку листов; массивная рама с развитыми поперечинами; одношарнирный карданный вал, служивший для передачи толкающих усилий от заднего моста. Вышло так, что модель «32-90» со своим «коробчатым» обликом оказалась «последней из могикан». «Автокубизм», зародившийся в 1920-х годах, стремительно сменялся новым направлением в дизайне под названием «Стрим лайн». С каждым последующим модельным годом формы «Бьюиков» и его одноклассников стали заметно округляться, а модель 1935 года изменилась уже совершенно неузнаваемо.

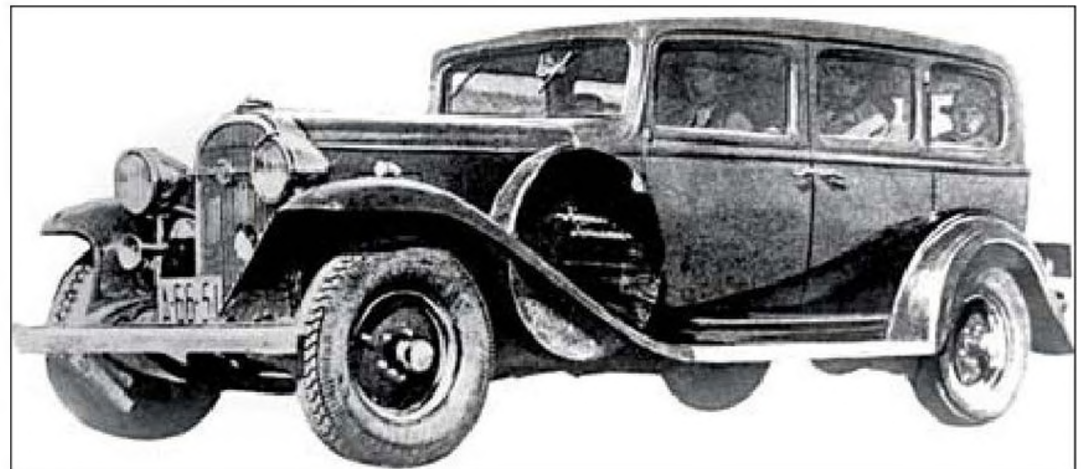
Не хуже, чем в буржуазном автомобиле

Выполнение чертежей по натурному образцу поручили ленинградскому институту «ЛенГипроВАО», входившему в систему Всесоюзного автотракторного объединения. Эта работа проводилась силами группы специалистов под руководством профессора Л.В. Клименко. В нее вошли также и инженеры «Красного Путиловца». Проектные работы шли ударными темпами – в духе эпохи. К работе над чертежами приступили в конце октября 1932 г., а уже в марте 1933 г. началась сборка первой партии из десяти машин. Автомобиль получил временное обозначение «Легковой – первый» или сокращенно «Л-1», которое впрочем, оказалось единственным – именно под этим именем автомобиль и вошел в историю. Все детали Л-1, за исключением части электрооборудования и некоторых измерительных приборов, были изготовлены в СССР – или на «Красном Путиловце», или на других предприятиях. Крупными смежниками числились Карбюраторный арматурный завод (будущий ЛенКарЗ) и завод «Вулкан». Шины поставлял ленинградский «Красный Треугольник». Шефство над постройкой взяло Всесоюзное «Общество содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог» – «Автодор». Заводское отделение

этого общества сначала бездействовало, но потом, после ряда разоблачительных статей в прессе и соответствующих оргвыводов с заменой руководства, активизировалось. Совет «Автодора» создал специальный контрольный пост, который в каждом выпуске внутризаводской газеты давал сводки о ходе работ. Помощь общества носила не только характер «моральной поддержки». Например, при возникновении угрозы срыва своевременной поставки карбюраторов, бригада автодорожцев, командированная к смежнику, произвела сборку изделий, чем немало поспособствовала выполнению работы в срок. Для изготовления кузовных деталей и оперения опытной партии машин были найдены каретники, жестянщики и медники, которые кустарным способом выколотили эти детали на деревянном болване. Для будущего серийного производства планировалось, конечно, перейти к штампам и сборочному конвейеру, исключив «старорежимные» технологии.

Первое шасси, еще без кузова, сборщики сдали 24 апреля. На пробную поездку его вывел сам Тер-Асатуров, а 29 апреля, как раз к майским праздникам, закончили шестую машину. На первомайскую демонстрацию заводчане направили все шесть автомобилей, которые успели закончить к тому времени. Семиместные кузова типа «лимузин» были отделаны никелированными деталями, ценными породами дерева и обиты изнутри репсом. Цвет тканевой обивки салона по данным тогдашнего корреспондента «За рулем» Аркадия Марковича Млодика (кстати, соавтора известной детской книги «Армия трясогузки») был коричневого цвета, по свидетельству историка автомобилестроения Л.М. Шугурова – серого, хотя не исключено применение обоих расцветок на разных автомобилях. Вопреки свидетельству Л. Шугурова, что все шесть машин первой партии были черного цвета, по имеющимся фотографиям можно утверждать, что как минимум две машины имели более светлый цвет кузова, контрастно выделяющийся на фоне черных крыльев автомобиля.

Три недели спустя, 19 мая 1933 года «советские бьюики» отправились в испыта-



Л-1 номерной знак «А-66-51». На основании этой фотографии можно предположить пять из шести номерных знаков «первомайской шестерки»: «А-66-47», «А-66-48», «А-66-49», «А-66-50» и «А-66-51»



Музейный «Бьюик». Слева: На откинутой багажной решетке популярный в САСШ тех лет аксессуар – дорожный кофр. В СССР практически не встречался (автомобильные багажники в сегодняшнем понимании еще не придумали). В центре: Виден «лодочный» развал бортов кузова – характерная особенность автомобилей тех лет (вспомните те же ГАЗ-А), расположение запасного колеса в специальной нише крыла, его крепление прижимной лапкой на резьбовом стержне с гайкой барашкового типа. Нижняя петля из-за изгиба бортов имеет заметный консольный вылет. Справа: Характерные дверные ручки «Бьюиков» тех лет. Такие же были и у Л-1.

тельный пробег до Москвы и обратно (номера государственной регистрации этих машин: А-66-47, А-66-48, А-66-49, А-66-50, А-66-51 и А-66-52). Заметным внешним отличием Л-1 в этот период стало появление мягких кожухов запасных колес с надписью «Красный Путиловец», полностью закрывающих «запаски». Кожухи заменили плоскую крышку в центре колеса с обозначением «Л-1», заметную на первомайских фотографиях опытных лимузинов. На следующий день колонна прибыла в Москву. В ходе пробега машины двигались в разнообразных дорожных условиях со скоростью от 20 до 85 км/ч. В столице их осматривал Г.К. Орджоникидзе, возглавлявший Наркомтяжпром. Он поставил перед коллективом завода задачу – дать в следующем 1934 году две тысячи легковых автомобилей.

Журналист Млодик писал: «... Сейчас перед „Красным Путиловцем“ стоит огромная задача перейти на массовое производство машин. В нынешнем году он должен дать еще 60, а в 1934 году уже 2 тысячи автомобилей... У Гипроавто уже готов проект реконструкции тракторного завода. Дальнейший выпуск автомобилей закрепит на практике начатую реорганизацию завода для автомобильного производства. Создатели первых шести автомобилей, краснопутиловцы, блестяще доказали, что они справятся с массовым выпуском классной и качественно высокой машины точно так же, как в свое время справлялись с трактором».

Для СССР начала 1930-х выпуск такого автомобиля был событием с большой буквы. Несмотря на малое количество построенных экземпляров, Л-1 вызвал большой резонанс в печати. В 1933 году только журнал «За рулем» посвятил три статьи заводу и его детищу. Большого внимания в прессе удостоивались только горьковский и московский автогиганты. Сегодняшнему автолюбителю трудно понять гамму чувств, которую переживали советские водители первой пятилетки, читая о «советском бьюике». Ведь они, в большинстве своем, крутили баранку в лучшем случае ГАЗ-А или его заокеанского прародителя,

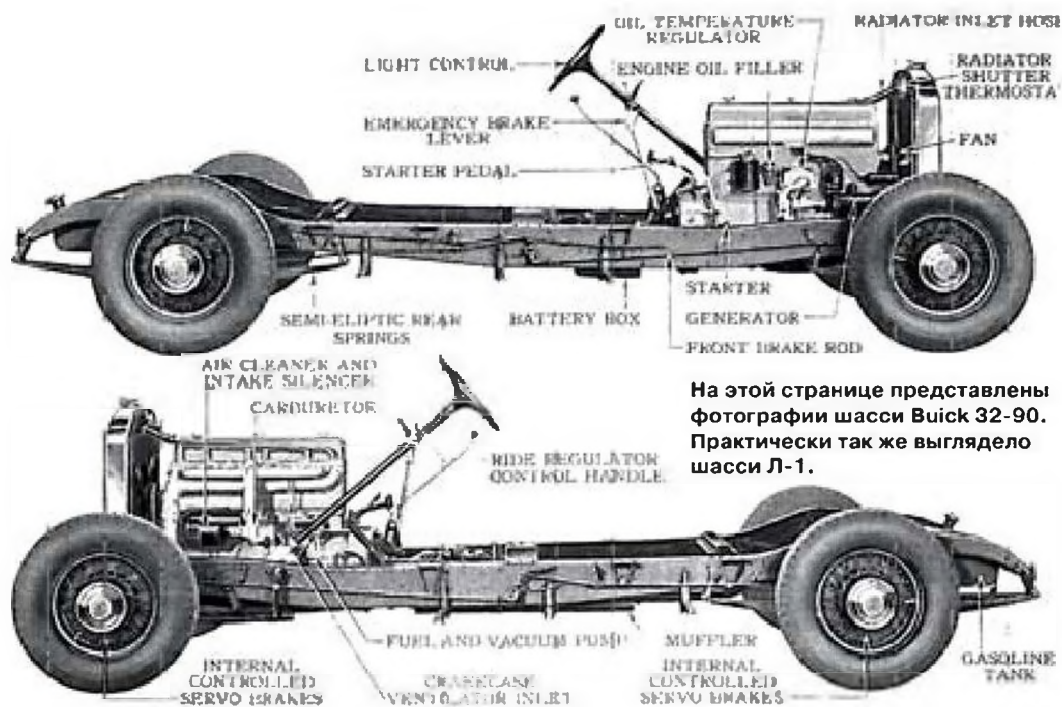
а то и вовсе пилотировали «автохлам», вроде описанной Ильфом и Петровым «Антилопы гну». Здесь уместно привести главку, посвященную первому советскому лимузину, из статьи «Советскому хозяйству – советский автомобиль!» напечатанной в журнале «Техника – молодежи» №6/1933: «... Нам необходим легковой советский автомобиль, и притом такой, чтобы в нем можно было ездить не хуже, чем в буржуазном автомобиле», – говорил т. Молотов в своем докладе на январском пленуме ЦК ВКП(б). Эти слова т. Молотова послужили рабочим автотракторной промышленности и конструкторам легковых автомобилей руководящим лозунгом во всей их дальнейшей работе. Рабочие, инженеры и техники ленинградского «Красного Путиловца» обещали правительству построить большой советский легковой автомобиль – мощный, удобный, спокойный. Это было в январе 1933 г. 1 мая того же года опытная партия советских бьюиков Л-1 уже демонстрировалась на улицах Ленинграда. Затем на этих опытных машинах был сделан пробег Ленинград – Москва, показавший высокие технические качества новой модели. Это был, действительно, мощный, выносливый и удобный автомобиль. Советский бьюик имеет сильный 8-цилиндровый двигатель. Особенность Л-1 заключается в том, что большинство механизмов его автоматизировано. Водителю нужно лишь вертеть «баранку» (рулевое колесо) и в исключительных случаях нажимать на педаль и переставлять рычаг перемены скоростей. Уход за Л-1 максимально облегчен. Для спокойствия хода и устранения вибрации коленчатый вал двигателя Л-1 снабжен особым «амортизатором»; механизм, открывающий и закрывающий клапаны в цилиндрах, сделан совершенно бесшумным; карбюратор снабжен специальным приспособлением, заглушающим свист засасываемого воздуха; в коробке передач автомобиля шестерни находятся в постоянном зацеплении, чем уничтожается стук при включении шестерен, срабатывание их и т. д. Температура охлаждения, состав горючей смеси, установка момента зажигания регу-

лируются автоматически. Особенно интересно устройство механизмов: серво-сцепления и синхронизатора перемены передач. Серво-сцепление, разъединяющее в нужный момент двигатель и колеса, действует при засасывании воздуха в цилиндры, и помогает водителю выключать сцепление без утомительного нажатия на педаль. Также автоматически управляется при переключении в коробке скоростей число оборотов шестерен двух высших передач. Передача включается совершенно бесшумно, при этом внимание шофера не отвлекается утомительным нажатием на педаль сцепления. Все эти «мелочи» делают езду на Л-1 весьма спокойной как для водителя, так и для пассажиров. Внутренняя отделка и внешний вид Л-1 не оставляют желать ничего лучшего; они «не хуже, чем в буржуазном автомобиле...».

Любопытно, что эти строки написаны Ю.А. Долматовским – впоследствии знаменитым автомобильным историком, автором книг по конструированию и истории автомобилей, дизайнером и конструктором, одним из разработчиков первых советских концепт-каров НАМИ-013, Победа-НАМИ, НАМИ А-50 «Белка» и такси «ВНИИТЭ-ПТ».

«Планов громадье» и суровая реальность

Но в жизни все обстояло далеко не так гладко, как в оптимистичных репортажах современников тех событий. На обратном пути из Москвы в Ленинград все шесть автомобилей столкнулись с многочисленными техническими проблемами. Некоторые Л-1 вообще вышли из строя, потеряв возможность самостоятельного передвижения. Это наглядно продемонстрировало необходимость дальнейшей доводки конструкции – возможно, сказались последствия спешки с выпуском машин к Первомайским праздникам. Предстояла кропотливая работа по устранению букета «детских болезней», неизбежных в любой новой конструкции. Хотя справедливости ради стоит отметить, что качество тогдашних загородных дорог (скорее, даже их отсутствие как таковых) могло вывести из строя любое транспортное



На этой странице представлены фотографии шасси Buick 32-90. Практически так же выглядело шасси Л-1.

средство, по этим дорогам движущееся. На многочисленных автопробегах 1930-х очень немногие автомобили независимо от производителя выдерживали весь путь без поломок. В целом, руководством завода результаты пробега Ленинград-Москва-Ленинград были признаны положительными. На июль 1933 года был запланирован дальний пробег по маршруту Ленинград-Тифлис, должный стать настоящим испытанием техники в разнообразных дорожных условиях, а пробег в Москву рассматривался всего лишь пробной обкаткой. По неподтвержденным данным из оставшегося задела были собраны оставшиеся четыре автомобиля, что довело общее число построенных «Красных путиловцев» до десяти.

Однако тут в судьбе первых советских лимузинов произошел крутой поворот. Приказом Наркомтяжпрома работы по автомобилям на «Красном Путиловце» были прекращены. Такое решение объяснялось тем, что перед «Красным Путиловцем» (с 1934 года переименованного в завод имени С.М. Кирова), была поставлена более важная оборонная задача: завод с февраля 1933 года приступил к производству трехбашенных танков Т-28. Позже к танкам добавились народнохозяйственные пропашные трактора «Универсал» с планом в 5 тыс. штук к концу 1934 года. Для выпуска автомобилей уже

просто не оставалось производственных мощностей, так что более предприятие к автомобильной тематике не обращалось никогда.

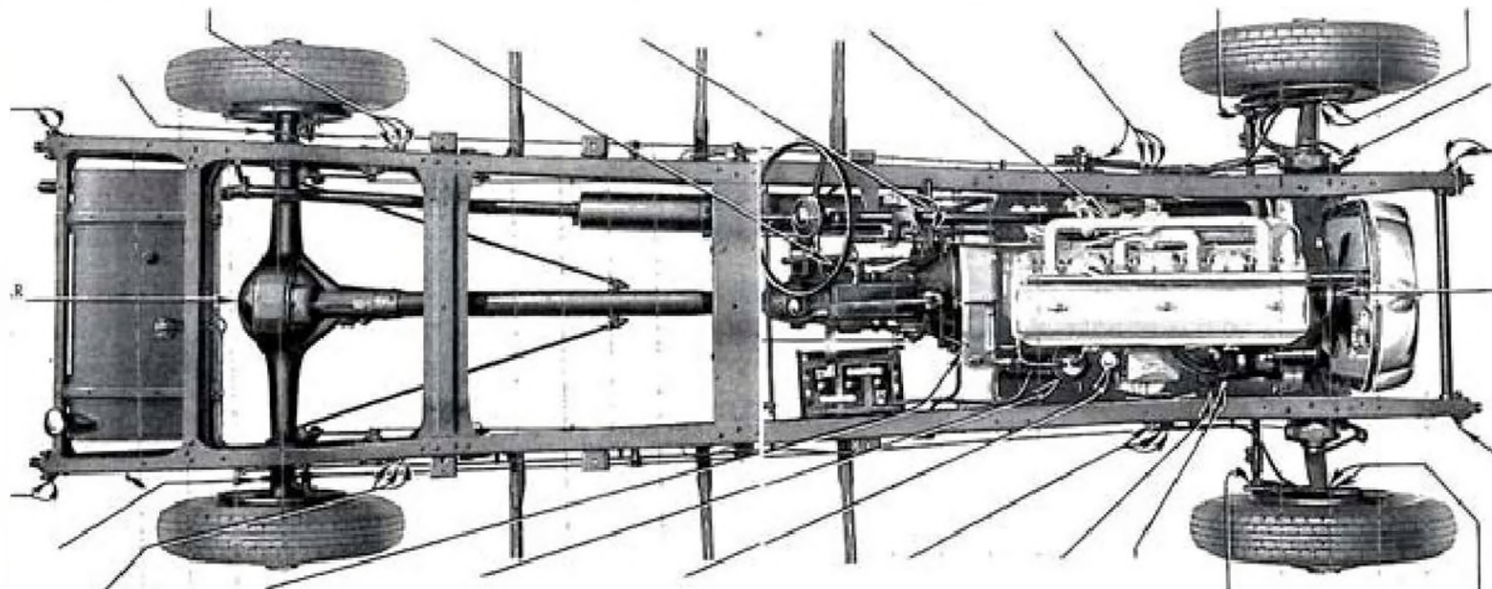
Задание на представительскую легковую модель вместе со всем заделом по Л-1 решением Наркомата тяжелой промышленности передали московскому автомобильному заводу имени Сталина. Здесь «советский бюик» переработали и несколько упростили, сохранив преемственность конструкции. Отказались от сложной, требующей точных регулировок и неустойчиво работающей в повседневной эксплуатации системы автоматического управления сцеплением. Интересно, что аналогично поступили и заокеанские коллеги. Даже в Детройте не смогли справиться с «Волшебным Управлением» и его еще более «волшебными» капризами. Владельцы попросту ездили, переключая передачи в обычном режиме, а некоторые даже вовсе демонтировали систему (отказаться от нее на стадии заказа машины у фирмы было невозможно). 1934 год стал последним годом ее установки на Buick. Годом раньше – с 1933 модельного года, – американские конструкторы отказались от регулируемой жесткости амортизаторов: для широкой публики эта, в общем-то, полезная функция оказалась сложной в правильной настройке, и ею не пользовались. Будущий

ЗИС-101 тоже лишился регулировки жесткости амортизаторов из-за сложности системы, нежелания тратить время на ее доводку. Кроме того, отечественные дорожные реалии делали первые пять режимов «для хорошего дорожного покрытия» практически ненужными. Можно было сразу смело конструировать амортизаторы с характеристиками, аналогичными шестому режиму «самой плохой дороги».

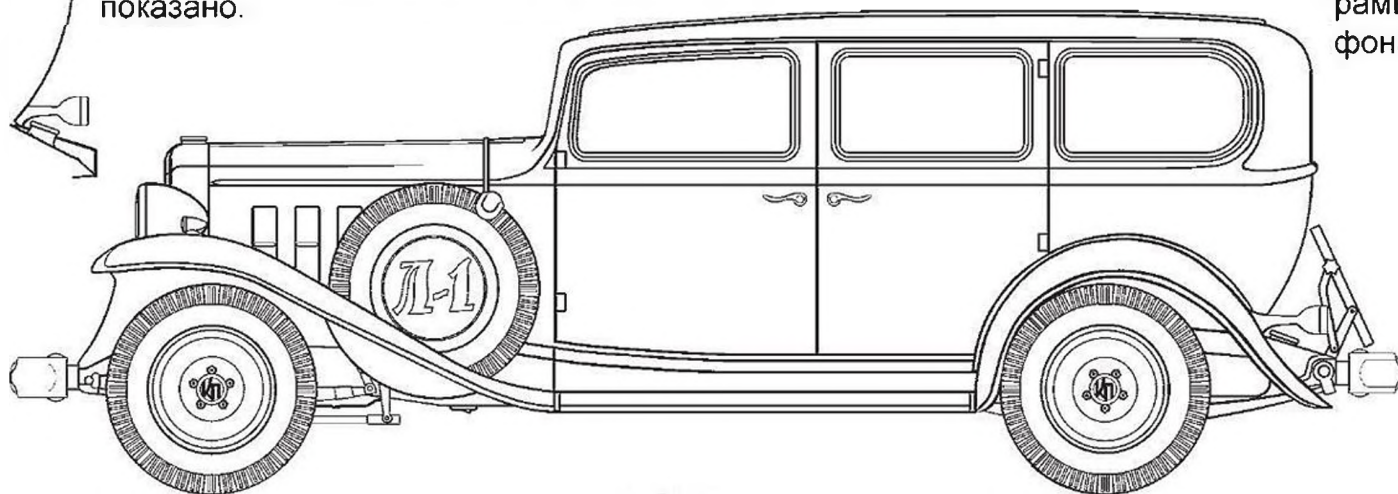
За время, потребовавшееся конструкторам ЗиСа для доводки шасси, дизайн модели «32-90» устарел окончательно. Получив в 1936 году совсем другой, более современный по форме кузов, автомобиль принял окончательный вид, воплотившись в знаменитый ЗИС-101. С этого момента «автомобилями-флагманами» высшего класса на протяжении всего срока существования СССР занимался именно московский автозавод.

Дальнейшая судьба выпущенных в Ленинграде машин детально неизвестна. Два «Л-1» числились в правительственном гараже Москвы. Один автомобиль по неподтвержденным данным попал в тогдашнюю столицу Украины – Харьков, остальные предположительно эксплуатировались в Ленинграде. По воспоминаниям очевидцев, некоторые экземпляры, успешно пережив войну и блокаду, продолжали ездить, и постепенно по ветхости вышли из строя уже в 1950-х годах. К величайшему сожалению, ни один «Л-1» до наших дней не сохранился.

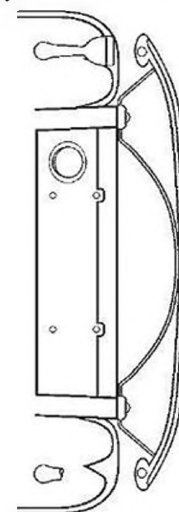
И, напоследок, любопытное наблюдение. Сегодня частенько расшифровывают индекс «Л-1» как «Ленинград-1», однако в литературе 1930-х годов литера «Л» без затей расшифровывается как «легковой». В книгах с 1940-х по 1980-е название проходит просто как «Л-1» без всякой расшифровки. И только в 1993 году, практически одновременно в журнале «За Рулем» и книге Л.М. Шугурова «Автомобили России и СССР 1896-1957 гг.» появляется его интерпретация буквы «Л» в названии как «Ленинграда». На основании этого, можно сделать вывод, что причастность Города на Неве к названию первого советского лимузина не более чем красивый миф, пущенный пишущей братией «красного словца ради».



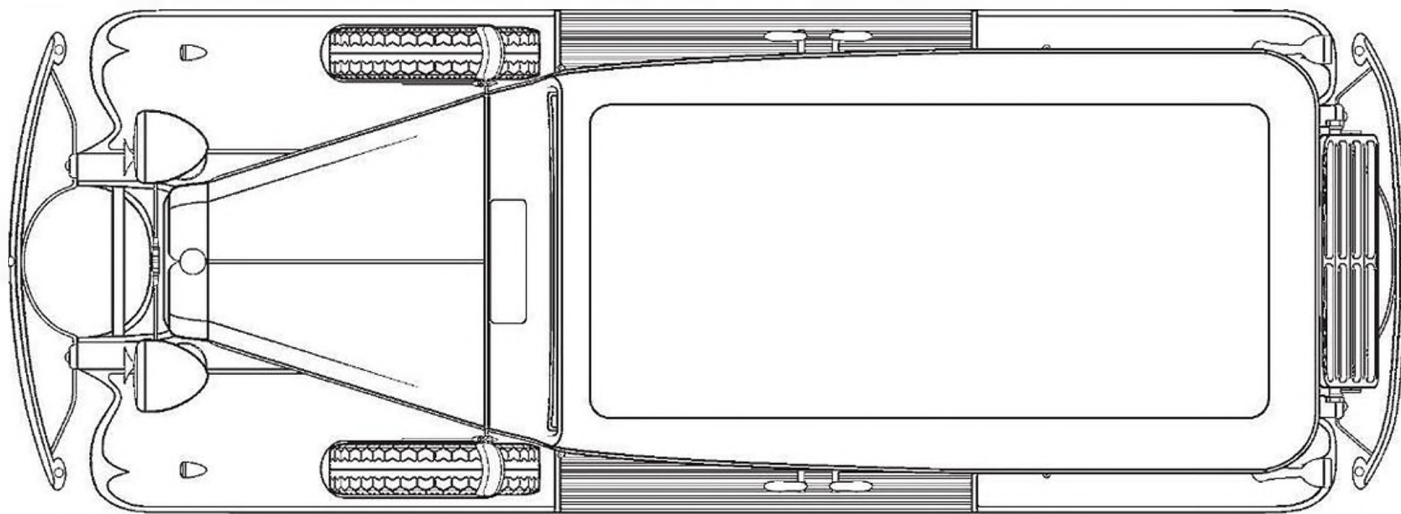
Вид на правую сторону задней площадки.
Крепление багажной решетки условно не показано.



Вид сверху на площадку за кормой кузова меж лонжеронами рамы, багажная решетка и левый фонарь условно не показаны.

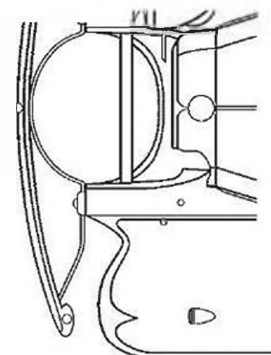


Автомобиль высшего класса Л-1



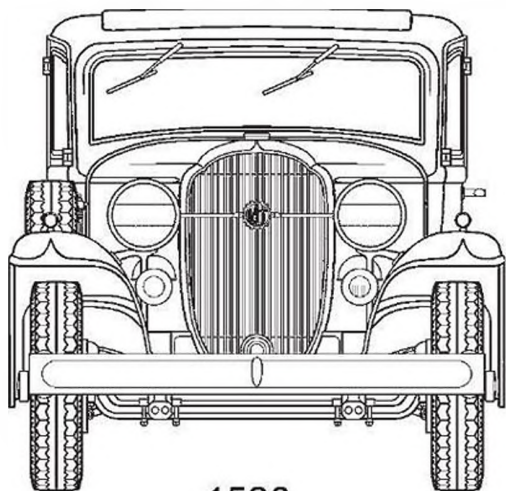
5300

«Фартук» носовой части. Фара, сигнал, и часть облицовки условно не показаны.

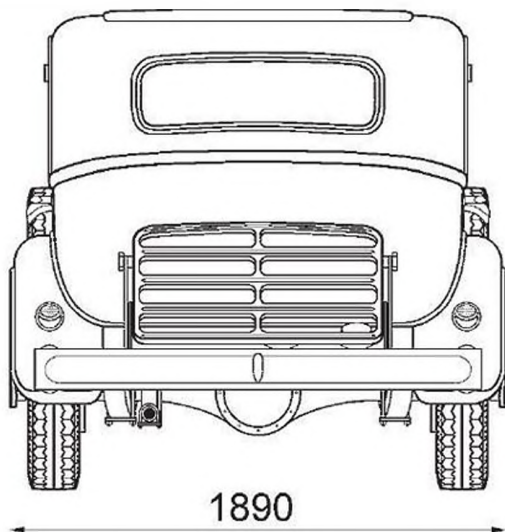


М 1:35

Чертежи выполнил
Сергей ТРУФАНОВ

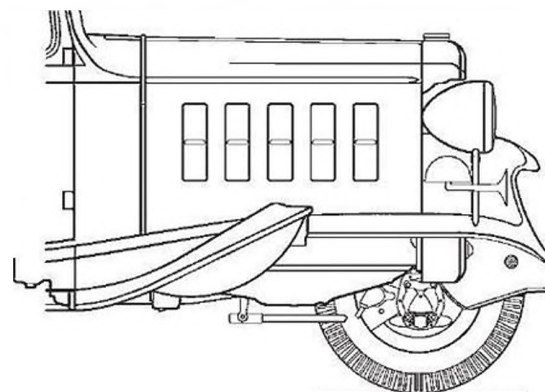


1520



1890

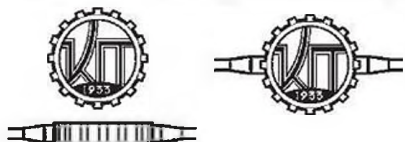
Вид на боковину капота без запасного колеса и его крепления, на внутренние стороны крыльев, фартука и форму масляного поддона двигателя. Продольная рулевая тяга — только с левой стороны автомобиля.



На виде спереди правое запасное колесо и задняя подвеска условно не показаны.

На виде сзади передняя подвеска условно не показана.

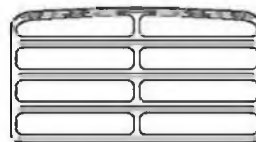
Заводская эмблема автомобиля (увеличено).



Облицовка радиатора.



Вид на багажную решетку по перпендикуляру к ее плоскости.



Звуковой сигнал.

