**03-220 Л-1, Легковой или Ленинград 1-ый, 4х2 первый в СССР 4-дверный заднеприводный лимузин (седан) класса «люкс», мест 7, сухой вес 2.1 т, 104 лс, 115 км/час, 6 экз., завод Красный Путиловец г. Ленинград, 1933 г.**

**Из книги «Машина власти», Н. Травников. М. 2012.**

 Первая и не слишком удачная попытка освоить производство автомобиля высшего класса была предпринята в начале 1930-х годов на заводе «Красный Путиловец» в Ленинграде. Задачу воспроизвести на стапелях паровозо- и тракторостроительного предприятия ювелирной сложности механизм американского лимузина последней модели можно было считать выполненной лишь с идеологической точки зрения – трудящимся и правительству были явлены рукотворные образцы отечественной сборки. С производственно-технической точки зрения затея окончилась полным провалом. К счастью для заводского и отраслевого руководства, «Красный Путиловец» понадобился стране для производства куда менее экзотической техники – тракторов и танков; государственный заказ же на разработку легковых автомобилей высшего класса был передан в Москву на автозавод имени Сталина, поэтому всю историю удалось замять. Сделано это было так аккуратно, что достоверных фактов о построенных в Ленинграде лимузинах почти не сохранилось.

 СЛОВО И ДЕЛО

 Узкой специализации к началу 30-х «Красный Путиловец» не имел. Это машиностроительное предприятие обладало столь мощной и разноплановой производственной базой, что, казалось, было способно выпускать любые изделия из любого металла. До революции завод, называвшийся тогда Путиловским, производил артиллерийские снаряды, железнодорожные рельсы, вагоны, корабельные башенные орудия, паровозы и броневики. В 1922 г. предприятие было национализировано, переименовано в «Красный Путиловец» и востребовано в качестве изготовителя тракторов «Фордзон». К 1932 г. конструкция «Фордзон-Путиловца» безнадёжно устарела, и народный комиссариат тяжёлой промышленности принял решение прекратить выпуск трактора. Пока производство сворачивали, группа специалистов завода во главе с техническим директором М.Л. Тер-Асатуровым выступила с почином использовать освободившиеся производственные резервы для выпуска «мощных легковых автомобилей».

 С этого благого порыва история и началась.

Заявляя о готовности освоить выпуск автомобиля высшего класса, заводчане исходили не из реальной потребности страны в такой технике, а лишь из ошибочных представлений о собственных возможностях. В разгар индустриализации всякое новое изделие, освоенное

отечественной промышленностью, имело двоякое значение: прикладное, то есть связанное с решением конкретных народно-хозяйственных задач или удовлетворения неких потребностей граждан, и идеологическое, вызванное необходимостью продемонстрировать всему миру индустриальный потенциал государства. Возможность сделать что-то на уровне мировых стандартов казалась достаточным основанием для того, чтобы делать это. Очевидно, инициативная группа сотрудников «Красного Путиловца» руководствовалась именно этими соображениями. В начале 1932 г. не знать о том, что в Нижнем Новгороде вот-вот начнется массовый выпуск легковых автомобилей среднего класса Ford-A, ленинградцы не могли, Красная Армия в лимузинах не нуждалась, а партийные и государственные чиновники

высокого ранга вполне обходились импортными машинами. Однако озвученное заводчанами заявление вознеслось на те уровни, где принимаются решения, было там замечено, одобрено

и с административной эстафетой отправлено в обратный путь. На «Красный Путиловец» инициатива вернулась в виде приказа, подписанного управляющим Всесоюзного автотракторного объединения (ВАТО)Дьяконовым 20 июня 1932 года, – подготовить к производству автомобиль представительского класса. Следует подчеркнуть три обстоятельства.

 Во-первых, заказчиком выступал отнюдь не кремлёвский Гараж особого назначения, как это практиковалось впоследствии, а возглавляемый Серго Орджоникидзе народный комиссариат тяжёлой промышленности, которому в те годы подчинялся автопром. Это значит, что речь шла не об обеспечении немногочисленной государственной элиты статусными автомобилями, а именно об очередном громком промышленном подвиге. Об этом же свидетельствуют и озвученные вскоре цифры: к концу второй пятилетки «Красный Путиловец» должен был

производить 20 тысяч (!) лимузинов в год. Цифра настолько впечатляла, что вопрос «А зачем стране так много автомобилей высшего класса?» казался неуместным.

 Во-вторых, к счастью для всех, заказчики трезво оценили возможности ленинградских конструкторов, и задание «освоить производство» не подразумевало проектирование с нуля новой машины. Речь априори шла о воспроизведении автомобиля иностранного производства.

 И, наконец, в-третьих, на этом этапе конкретный иностранный прототип для копирования, видимо, назван не был. Скорее всего, ответственность за его выбор возлагалась на плечи заводских специалистов.

 Сегодня трудно сказать, кто именно и чем руководствовался, выбрав в качестве прототипа американский Buick модели «32-90» 1932-го модельного года в исполнении «шестиоконный седан». Может быть, это решение объясняется относительной доступностью пригодного для препарирования, изучения и последующего воспроизводства экземпляра: по некоторым данным, именно на такой машине ездил не то Тер-Асатуров, не то сам первый секретарь Ленинградского обкома и горкома партии Сергей Киров. В этом случае роковым оказалось отсутствие представления о сложности конструкции этой машины. Но не исключено и обратное: ленинградцы решили сразу «замахнуться» по максимуму, дав волю своим патриотическим и инженерным амбициям. Так или иначе, менее подходящий автомобиль для копирования в условиях освоения производства нового профиля и дефицита технологий найти было трудно – Buick 32-90 являл собой сверхсложную конструкцию, насыщенную передовыми даже по американским меркам техническими решениями.

 Выбранная для калькирования модель «Бьюика» по своим «антропометрическим» параметрам несколько уступала в классности «кадиллакам» или «паккардам», но на целое поколение превосходила аналоги в инновационности. К традиционным элементам архитектуры относилась рамная конструкция шасси, зависимая подвеска всех колес на полуэллиптических рессорах и рядный 8-цилиндровый двигатель с чугунным блоком. Его механизм газораспределения с подвесными клапанами, нижним распредвалом и толкающими штангами, хотя и был для тех лет прогрессивным, но культурного шока у наших конструкторов не вызывал – аналогичная система применялась в моторе НАМИ-1. Впервые в отечественной практике предстояло освоить иные технические ухищрения: гасители крутильных колебаний и противовесы на

«щеках» пятиопорного коленвала; отполированные сферические камеры сгорания головки блока; картер шестерён газораспределительного механизма, для снижения шума изготовленный в виде пустотелой отливки с двойными стенками; бесшумную текстолитовую шестерню привода кулачкового вала и венчающие приводные штанги роликовые толкатели клапанов. Картину дополняли сложные сдвоенные карбюраторы с подогревом топливной смеси и автоматической регулировкой воздушной заслонки посредством термостатной пружины, диафрагменный бензиновый насос, редкие для тех лет воздушный и масляный фильтры, масляный радиатор системы смазки, автоматический центробежный регулятор опережения зажигания и термостат системы охлаждения, связанный с механизмом управления жалюзи радиатора.

 Все это позволяло двигателю объёмом 5651 см3 развивать мощность в 104 л.с. и при этом работать практически бесшумно. Для эксплуатации в наших условиях этот мотор обладал одним несомненным достоинством: умеренная степень сжатия – 4,4 – позволяла использовать для него низкооктановые сорта топлива. Все остальные достижения американской инженерной мысли обещали обернуться нешуточной головной болью для отечественных технологов и

механиков.

 Но подлинные технические откровения использовались в трансмиссии и шасси автомобиля. Рычажные гидравлические амортизаторы подвесок имели дистанционную – с места водителя –

регулировку сопротивления, что позволяло оптимизировать их работу в зависимости от дорожных условий. Перемещая смонтированный под рулевой колонкой рычажок, шофёр мог выбрать один из шести фиксированных режимов жёсткости.

Уникальный механизм управления сцеплением, имевший коммерческое название «Wizard Control» («Волшебное управление»), был запатентован конструкторами Buick и впервые применен именно на моделях 1932 года. Для работы Wizard Control использовался эффект, возникавший в то время как водитель отпускал педаль акселератора и тем самым перекрывал дроссельную заслонку карбюратора. Возрастающее во впускной системе разрежение приводило в действие вакуумный выключатель сцепления. Водитель переключал передачу, «поддавал газку», и обратный эффект автоматически подключал двигатель к трансмиссии.

 Рядом с этим техническим дивом трехступенчатая КПП с синхронизаторами второй и третьей передач и шлифованными зубьями шестерён постоянного зацепления и второй скорости

выглядела скромно, что, впрочем, не облегчало задачи при её копировании.

 Остается упомянуть вакуумный усилитель (т.н. бустер) механических барабанных тормозов, работающий на игольчатых подшипниках шарнир карданного вала типа «Спайсер», централизованную систему смазки узлов шасси, а также цельнометаллический стальной кузов. Пресса тех лет с восторгом писала, что автомобиль, производство которого предстоит освоить ленинградскому предприятию, состоит из 5450 деталей против семи сотен у «Фордзона».

Следует добавить, что ни регулируемые амортизаторы, ни «волшебное» сцепление впоследствии не прижились даже на выпускаемых мелкосерийно «бьюиках» следующих поколений – эти опции сочли слишком сложными и капризными.

РОЖДЁННЫЙ В СССР

 В начале сентября 1932 г. Buick 32-90 был разобран до винтика, после чего началась кропотливая работа по созданию технической документации. Выполнение чертежей осуществляла группа специалистов проектной организации «ГИПРОВАТО» под руководством профессора кафедры «Автомобили и тракторы» Ленинградского политехнического института Л.В. Клименко и при участии инженеров «Красного Путиловца». А в марте 1933 г. на заводе началось изготовление опытной партии лимузинов марки «Л-1» – «Легковой-Первый».

Здесь мы сталкиваемся с очередным серьёзным пробелом в фактах. Краснопутиловский проект получил всесоюзную огласку. Массовое производство «советского Бьюика» предвосхищалось и предвкушалось в прессе. Наиболее полные отчеты, как о намерениях заводчан, так и о появлении первых (и, как оказалось, последних) шести ленинградских лимузинов публиковались в журнале «За рулём». К сожалению, это – единственные сохранившиеся до наших дней достоверные свидетельства. Из этих статей следует, во-первых, что «Первые десять (выделено авт.) опытных автомобилей должны быть готовы в шесть месяцев, т.е., к 1 мая 1933 г.» («За рулём», №2, 1933 г.); а во-вторых, что «1 Мая шесть (выделено авт.) автомобилей Л-1, идя впереди краснопутиловской колонны по улицам города Ленина, демонстрировали новую победу ленинградского пролетариата» (За рулём, №7-8, 1933 г.).

 Итак, ко Дню международной солидарности трудящихся завод должен был собрать десять машин; в свет, в конечном счете, вывел только шесть. Возможны два варианта. Либо в марте на стапелях «Красного Путиловца» были заложены сразу 10 автомобилей, но по каким-то причинам собрать в полном объёме удалось лишь шесть из них; либо машины собирали поочередно, и времени хватило только на шесть экземпляров. В первом случае не исключено, что недостающие четыре лимузина могли достроить уже после насыщенных майских событий, в конце весны – начале лета 1933 г. Во втором – число «шесть» было окончательным.

 О том, как «Красный Путиловец» готовился выполнить задание партии и какие грандиозные планы с ним связывал, лучше всего расскажут цитаты из упомянутых уже публикаций в журнале «За рулём». Вначале январский номер 1933 г.:

«Богатейшее импортное оборудование тракторных цехов может быть использовано под новое производство почти полностью. Целый ряд цехов остаётся без изменения, как, например, термический, литейная серого чугуна. Чрезвычайно важным фактором является наличие своей металлургии. Близкое соседство соседних производств – «Красного гвоздильщика» (болты и гайки), Карбюраторного и Шинного заводов, текстильных фабрик и бакелитового производства (пластмасса) – облегчает освоение и удешевляет стоимость автомобилей. <…> Заказ на изготовление опытных автомобилей проходит под маркой Л-1, что в расшифровке означает «Легковой-Первый». Останется ли это название за будущим краснопутиловским автомобилем – не решено. <…> «Красный Путиловец» будет делать автомобиль с начала до конца. Вопрос о колёсах еще не решен. Они будут производиться или в кооперированном порядке, или в специальном цехе на самом заводе. Кузова пока будут изготовляться в вагонном цехе».

 Забегая вперед, следует отметить, что колёса стали единственным внешним и конструктивным отличием Л-1 от «Бьюика». Диски ленинградского лимузина были сплошными цельнометаллическими, в то время как его американский прообраз обходился спицованными колёсами. Всё остальное (кроме заводской эмблемы, разумеется) было скопировано до мельчайших подробностей. Но вернёмся к статье:

«Кипит работа по изготовлению моделей и штампов. <…> Характерным является, что многие из опытных работ проводятся методами массового производства. Цель первой опытной партии

автомобилей – проверка методов изготовления их. Попутно при этом создается первоначальный фонд приспособлений, штампов, моделей и инструментов, чем, естественно, значительно упрощается задача развёртывания серийного массового производства».

 И вновь придется прервать бодрое перечисление заводских успехов. Можно было бы вкратце пересказать всё вышеизложенное своими словами, но тогда информация претендовала бы на достоверность, в то время как справедливо будет оставить её на совести автора этих статей, журналиста Аркадия Млодика. Дело в том, что одно его утверждение явно противоречит

истине. Речь идет об изготовлении опытной партии машин с целью проверки производственных методов. Для того чтобы убедиться вжизнеспособности технологий, следовало создавать именно орудия производства – станки, штампы, кузовную оснастку, предназначенные для массового выпуска машины. Если бы все оборудование было построено и отлажено, то счёт опытных образцов не шел бы на единицы. Изготовить обещанные заказчику десять предсерийных экземпляров было бы ничуть не труднее, чем шесть. На деле же опытные образцы собирались по обходным технологиям, из штучных, вручную изготовленных деталей (о чем свидетельствуют и более поздние публикации того же Млодика). Кроме того, с разработкой и изготовлением кузовной оснастки своими силами впоследствии не справился даже московский автозавод им. Сталина – не хватило опыта и технологических возможностей. Поэтому можно предположить, что единственной целью авральной постройки опытных образцов являлся рапорт Родине об успешном выполнении задания в ознаменование Дня международной солидарности трудящихся. Затем, избавившись от дамоклова меча соцобязательств, можно было бы забыть об этих «потёмкинских» экземплярах и, воспользовавшись передышкой, всерьёз заняться подготовкой производства. Но никакого «затем» не случилось, и потому уместно вернуться в январь 33-го:

 «Ориентировочная стоимость автомобиля Л-1 – от восьми до девяти тысяч рублей. При освоении автомобилестроения краснопутиловец сможет выпускать к концу второй пятилетки (к 1937 г. – прим. автора) двадцать тысяч машин в год. Всего в 1933 г. должно быть выпущено двадцать опытных автомобилей…».

 Следующие две вешки, видимые над поверхностью Леты, – это две даты. Известно, что первое шасси было готово 24 апреля, и пробную поездку на нем совершил лично Тер-Асатуров, а 29

апреля удалось полностью завершить сборку шести машин. 1 мая колонна из шести автомобилей Л-1 приняла участие в ленинградской праздничной демонстрации, что стало публичным итогом полугодовой работы. Для подведения итогов невидимых вновь уместно воспользоваться цитатами из статьи Млодика в журнале «За рулём», на этот раз – в майском номере:

«В машине нет ни одной импортной детали. От начала и до конца она создана руками советских рабочих и техников, без иностранной помощи, в рекордный 8-месячный срок со дня начала составления чертежей. Сейчас перед «Красным Путиловцем» стоит огромная задача перейти на массовое производство машин. В нынешнем году он должен дать еще шестьдесят, а в 1934 году уже две тысячи автомобилей. Если для опытных машин были найдены старые

каретники, жестянщики и медники, которые со своими кустарными инструментами выбивали и выколачивали гнутые крылья и кузов автомобиля, то впредь эти кустарные инструменты заменят станки и конвейер; у ГИПРОВАТО уже готов проект реконструкции тракторного завода».

 И вновь налицо некоторые нестыковки и неточности. Во-первых, самое безобидное расхождение между двумя публикациями – расхождение между количеством автомобилей, которые завод должен выпустить до конца года. В январском номере «За рулём» речь шла

о двадцати машинах, в майском – уже о шестидесяти. Впрочем, величина заказа могла за это время и увеличиться. Во-вторых, Млодик открыто говорит о кустарном характере производства кузовов, причем силами даже не рабочих завода, а неких найденных старых каретников и жестянщиков. Неужели это и есть упомянутая в январском номере «проверка методов изготовления»?.. В-третьих, пока просто запомним гордое заявление о том, что «в машине нет ни одной импортной детали». Третья и последняя (не только в 1933 г., но и вообще!) посвященная Л-1 статья была опубликована в июньском номере журнала «За рулём». Примечательно, что ее авторство не указано.

«Л-1 за исключением части электрооборудования и некоторых измерительных приборов изготовлены на наших советских заводах, из наших материалов и в рекордно короткий срок». (Самое время вспомнить утверждение из предыдущей статьи: «В машине нет ни одной импортной детали».) «19 мая шесть первых автомобилей Л-1 вышли в испытательный пробег по маршруту Ленинград – Москва – Ленинград. До этого они были испытаны лишь в пробегах на небольшие расстояния, при скорости 80 – 90 км в час. 20 мая машины прибыли в Москву, показав хорошее качество работы конструкторов и строителей советских Бюиков (сохранена орфография оригинала – прим. авт.). Машины шли в разнообразных дорожных условиях со скоростью от 25 – 85 км в час. За все время пробега машины не имели сколько-нибудь значительных повреждений, а покрышки, изготовленные заводом «Красный треугольник», не вызвали никаких нареканий. Руководители завода «Красный Путиловец», организовавшие этот

пробег, считают его лишь пробной обкаткой машин, предполагая в середине июня испытать Л-1 в настоящем длительном пробеге во всевозможных дорожных и климатических условиях по маршруту Ленинград – Тифлис».

 Вот, собственно, и вся достоверная информация об Л-1 в их бытность самостоятельными, готовящимися к производству автомобилями. Все дальнейшие упоминания об этих машинах, во-первых, были сделаны значительно позже, а, во-вторых, в них ленинградские лимузины фигурируют лишь в качестве прототипов, переданных на ЗиС вместе с заданием освоить производство легкового автомобиля высшего класса.

 Правда, в наше время принято считать, что испытательный пробег в столицу изобиловал судьбоносными событиями. Якобы, в Москве благополучно добравшаяся туда шестерка Л-1 была продемонстрирована самому Орджоникидзе, и нарком тяжёлой промышленности автомобили одобрил. Но если это событие действительно имело место, почему оно ни словом не упомянуто в журнальном отчете? Кроме того, современная мифология полагает, что на обратном пути из Москвы в Ленинград все шесть машин чуть ли не развалились, что тоже не слишком правдоподобно. От поломок при езде на большие расстояния по нашим дорогам в то время не был застрахован ни один автомобиль, но, если бы дефекты Л-1 оказались критичны, а их причиной послужили серьёзные производственные изъяны, едва ли руководство завода решилось бы публично заявлять о намерении устроить пробег в Тифлис.

 Другое дело, что с выпуском на «Красном Путиловце» в 1934 г. даже двух тысяч лимузинов неизбежно возникли бы серьёзные проблемы. Об этом можно судить на примере Московского Завода им. Сталина, который получил задание освоить производство представительских машин во второй половине 1933 г. В отличие от «Красного Путиловца», ЗиС изначально специализировался на выпуске автомобилей, конструкция шасси и трансмиссии по сравнению с Л-1 была существенно упрощена, оснастка для производства кузовов была закуплена в Америке. Однако, несмотря на все эти позволяющие сэкономить время факторы, первые предсерийные образцы новой машины были готовы лишь почти три года спустя, в конце апреля 1936 г., а мелкосерийное производство удалось наладить только в январе 1937-го. Как собирался выкручиваться из ситуации завод «Красный Путиловец», совершенно неясно. Есть все основания предположить, что когда летом 1933 г. ленинградский завод освободили от автомобильной тематики в связи с необходимостью наращивать производство танков и осваивать выпуск пропашных тракторов, всё руководство «Красного Путиловца» вздохнуло с облегчением. Не то – не сносить бы ему головы.

 Осталось разобраться лишь с самыми туманными моментами этой истории и невнятными особенностями самих Л-1. Например, попытаться понять, откуда взялась история с демонстрацией лимузинов Орджоникидзе или почему «Л-1» в современной литературе упорно расшифровывают как «Ленинград-1».

 Историю всегда сопровождают мифы. Иногда они замещают белые пятна, иногда откровенно нелепы в своем несоответствии реальным фактам, но по-своему забавны. Поэтому во многих главах этой книги будет присутствовать специальный раздел с говорящим названием – «Легенды и мифы».

 Автором большинства современных канонизированных (то есть принятых за истину и не подвергаемых сомнению) мифов, связанных с отечественными автомобилями, невольно стал выдающийся автоисторик Лев Михайлович Шугуров. Проблема состоит в том, что он являлся очевидцем и участником многих событий, которые впоследствии описывал в своих трудах. О событиях, стать свидетелем которых не довелось ему лично, Шугурову рассказывали его друзья и коллеги. Так или иначе, одним из главных информационных источников книг Льва Михайловича была его собственная память. Человеку свойственно доверять своей памяти. А памяти, увы, свойственно подводить. Отсюда и многочисленные фактические ошибки, выявить которые долгое время не позволял заслуженный авторитет Льва Михайловича.

 Один из простейших примеров такой ошибки связан именно с Л-1. Большинство знатоков истории отечественного автомобилестроения на вопрос «Как расшифровывается обозначение “Л-1”» не задумываясь, ответят: – Конечно, «Ленинград-1»! Об этом ещё Шугуров писал...

Никто почему-то не обратил внимания, что в массовой литературе, посвященной истории отечественного автомобилестроения, до Шугурова литере «Л» нигде не вменяется в обязанность подразумевать имя города на Неве. Из упомянутых выше статей в журнале «За рулём» однозначно следует, что «Л-1» означает «Легковой-Первый». Слово «Ленинград» в отношении марки лимузина не встречается ни в одной из статей, опубликованных в тех урналах. Не встречается оно и в статье Долматовского о перспективах отечественного

автомобилестроения, опубликованной в журнале «Техника–молодёжи» №6 за 1933 г., где Л-1 уделено немало внимания.

 Остаётся разобраться, где и когда в популярных описаниях Л-1 появилось название «Ленинград». Оказалось, именно у Шугурова, в «каноническом» трёхтомнике «Автомобили России и СССР». В 7-м номере журнала «Моделист-конструктор» за 1974 год вышла статья «Полпреды промышленности», написанная Львом Шугуровым в соавторстве с Юрием Долматовским. Очерк являл собой ретроспективу отечественных автомобилей высшего класса; детищу «Красного Путиловца» в ней уделялся один абзац. Индекс «Л-1» в этой статье никак не расшифровывался.

В марте 1979 г. Л-1 был представлен и в известной исторической серии «Из коллекции журнала “За рулём”», которую на протяжении многих лет вёл Л. М. Шугуров. Однако и в этой заметке индекс «Л-1» не был побеспокоен попытками «вскрытия». Не было это сделано и в книге

«Автомобили страны Советов», написанной Шугуровым в соавторстве с В.П. Ширшовым, изданной в 1980-м и переизданной в 1983 году.

 А вот десять лет спустя, в первой части шугуровского трёхтомника внезапно выясняется, что «…Прототипом автомобиля, получившего наименование «Ленинград-1» (или Л-1), стал <…>». (стр. 92). Можно допустить, что за десять лет Лев Михайлович нашёл какой-то новый

источник, но усомниться можно, скорее, в его достоверности, чем в том, что ошибку в 1933 году допустил Млодик, и что ни один из авторов-современников не догадался упомянуть полное название автомобиля. Возможно, Шугурову довелось ознакомиться с посвящённым проекту Л-1 фрагментом книги «История кировского завода», изданной в 60-е годы. Авторы, профессиональные историки С. Костюченко, И. Хренов и Ю. Фёдоров, называют путиловский автомобиль «Ленинградом», но, судя по всему, такая интерпретация является или их «изобретением», или следствием общения с далекими от проектной и рабочей документации заводчанами. Стоит ли говорить о том, что после Шугурова «Ленинград-1» расцвёл пышным цветом и в периодике, и в капитальных трудах иных авторов, и в бытовой среде. Кстати, именно в трёхтомнике Шугурова впервые упоминается московский показ Л-1 Орджоникидзе. А вот о поломках на обратном пути даже здесь нет ни слова. Кроме того, в рассказе Льва Михайловича об этих машинах есть такие строки: «…шесть автомобилей Л-1 с кузовами лимузин, окрашенными в черный цвет с обивкой салона из серого репса». Аркадий Млодик в 1933 г., описывая автомобили, о цвете кузовов не упоминает, а репс обивки салона называет «коричневым». Кто же допустил ошибку и в чем она заключалась?

 На одной из старых фотографий, где все шесть Л-1 выстроены рядком, хорошо видно, что кузова по меньшей мере двух из них явно отличаются по тону не только от соседей по шеренге (это можно было бы списать на причуды освещения или низкое качество снимка), но и от собственных крыльев: последние гораздо темнее. Таким образом, можно предположить, что вопреки утверждению Шугурова, не все шесть Л-1 были выкрашены в чёрный цвет. Как минимум две машины были двухцветными: чёрные крылья и кузов, выкрашенный тёмной, но не чёрной краской. Какой именно – остается только гадать. Значит ли это, что Шугуров ошибся и в цвете обивки салона? Не факт. Если кузова машин имели разное исполнение, обивка в

разных экземплярах также могла быть разной. Маловероятно, что Млодик заглядывал в салон всех шести автомобилей. Вероятно, в той машине, которую корреспонденту журнала «За рулём» довелось осмотреть детально, обивка была коричневой, но не исключено, что на других экземплярах она была серой и – какой-нибудь ещё.

 И наконец, последнее белое пятно, связанное с Л-1 – основные габаритные размеры автомобиля. До некоторых пор мы располагали лишь данными, приведёнными опять же Шугуровым. Сомнений они не вызывали, поскольку альтернативы попросту не существовало. Однако недавно были найдены габаритные схемы Л-1, выполненные специалистами ГИПРОВАТО в ходе «анатомирования» и «оцифровки» «Бьюика». Размеры, указанные на

этой схеме, совпадают с размерами, приведёнными Шугуровым, лишь в одном параметре – ширине колеи задних колес. Остальное незначительно, но разнится. Не исключено, что по-своему верны оба источника. Как известно, в период разработки ЗиС-101 два экземпляра Л-1

были переданы на московский автозавод для изучения, и одна из инженерных бригад занималась переводом в чертежи «ленинградских бьюиков». Вероятно, что Шугуров приводит данные технической документации, полученные при работе над чертежами на Заводе им. Сталина. А разница объясняется так. Конструкторы ЗиСа осуществляли обмеры конкретного экземпляра Л-1. Во-первых, вероятна механическая погрешность, вызванная несовершенством измерительных инструментов. А во-вторых, если вспомнить о «найденных каретниках и медниках», выколачивавших кузова вручную, реальные габариты не только могли отличаться от проектных, но и разниться между собой на всех шести экземплярах Л-1. Впрочем, в это предположение не укладывается несоответствие величин колесной базы. Два с половиной сантиметра разницы едва ли можно списать на погрешность при измерении, а реальный параметр зависел отнюдь не от кустарей-кузовщиков. Остается надеяться, что истина в этом вопросе когда-нибудь восторжествует

ТАБЛИЦА ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК АВТОМОБИЛЯ Л-1

Страна изготовитель СССР

Завод изготовитель «Красный Путиловец», г. Ленинград

Период выпуска 1933 год

Число посадочных мест 7

Класс высший

Преемник ЗиС-101

Максимальная скорость 115 км/ч

Расход топлива 26,7 л/100 км

Максимальная мощность 104 л.с. при 2900 об/мин.

Двигатель карбюраторный, рядный, 8-цилиндровый,

верхнеклапанный объёмом 5651 см3

Трансмиссия механическая 3-ступенчатая

Привод колес задний

Тормоза барабанные

Кузов 4-дверный на раме

Количество выпущенных экземпляров 6

Масса 2300 кг