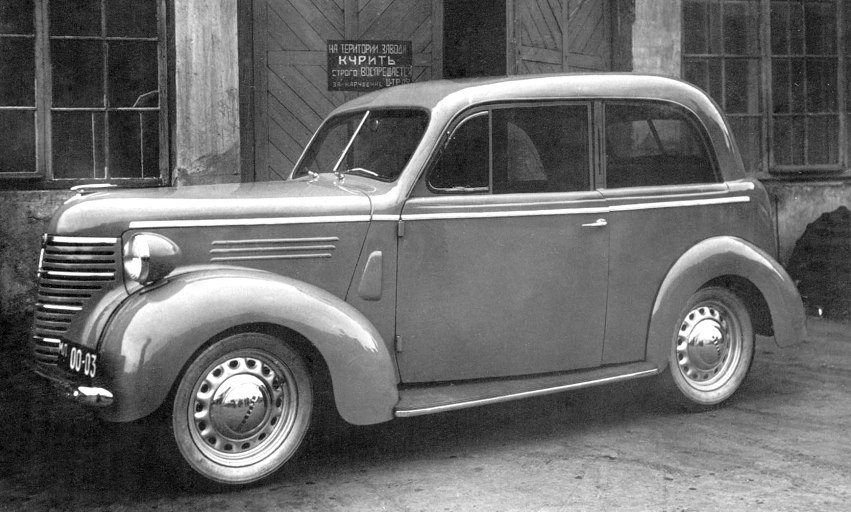
**03-147 КИМ-10-50 4х2 2-дверный заднеприводный 2-объёмный седан, мест 4, снаряженный вес 840 кг, полный вес 1.12 тн, 26 лс, 90 км/час, примерно 450 экз., Московский завод им. КИМ г. Москва 1940-41 г.**



*Благодаря неутомимым исследователям нашей автоистории, есть не мало достойных публикаций об этой машине. Вот одна из статей, размещенная на познавательном сайте www.trophywolf.ru. Спасибо автору. Компиляция.*

**МОСКВА, 25 апр — РИА Новости, Сергей Белоусов.** В 30-е годы прошлого века партийное руководство СССР задумалось о создании недорогого автомобиля для использования в городских условиях. Им почти стал КИМ-10 — предвестник "Москвича". Разработка модели проходила в сжатые сроки и заняла около года, опытные образцы были выпущены 25 апреля 1940 года, но еще более быстрой оказалась гибель этого проекта.

**О, Генри!**

Своим появлением первая советская малолитражка обязана американскому миллионеру Генри Форду. Иосиф Сталин ошибочно считал бизнесмена из США настоящим коммунистом — за то, что Форд, выходец из бедной ирландской семьи, первым среди капиталистов обеспечил рабочих своих заводов восьмичасовым рабочим днем, двумя выходными в неделю, оплачиваемым двухнедельным отпуском, пожизненным жильем и полным соцпакетом. Конечно, Генри Форд не был коммунистом, но он четко понимал, что если не дать рабочим социальные блага, они заберут их сами, как это произошло в 1917 году в царской России. Именно ему "отец народов" доверил создание в СССР двух автозаводов — ГАЗ в Нижнем Новгороде и КИМ в Москве (в ту пору комсомольцев называли кимовцами, а завод — имени Коммунистического интернационала молодежи).

Оборудование также поставлялось Ford, а первыми автомобилями, сходившими с конвейеров новых заводов, стали легковушки Ford A и знаменитые полуторки Ford AA (позже ГАЗ-А и ГАЗ-АА). В конце 1939 года московский завод начали переоборудовать под выпуск новых малолитражных автомобилей, причем производство, ранее выполнявшееся крупноузловым методом, планировалось перевести на полный цикл. Оставалось лишь определиться с моделью.

В конце 1930-х Европа начала массово переходить на компактные малолитражные автомобили, но в СССР самым доступным на то время был ГАЗ М-1 — громоздкая машина с уже устаревшими конструкцией и двигателем, высокой стоимостью и большим расходом топлива. Сталин стремился не отставать от мировых тенденций, и в марте 1939 года появляется приказ Экономсовета при Совете народных комиссаров СССР "О производстве малолитражных автомобилей". Он и дал старт разработке первой советской малолитражки.

За основу для будущей модели был взят Ford Prefect — компактный городской автомобиль, выпускавшийся в Великобритании в версии с правым рулем и в Германии с левым рулем. Во-первых, машины "Форда" были советским инженерам отлично знакомы, во-вторых, параметры малолитражки идеально подходили под задачи партии. Сталин хотел создать автомобиль, доступный каждому.

Сталину дизайн Ford Prefect понравился, но с оговорками. Он указал, что отдельные фары являются архаичным решением, что немцы и американцы уже давно встраивают их в кузов. В целом проект "отец народов" утвердил, но кое-что важное он все-таки упустил из виду, из-за чего потом конструкторам пришлось спешно перекраивать дизайн автомобиля.

**Малолитражка с большой буквы**

До выпуска первых опытных образцов оставалось менее года, а параметры КИМ-10-50 уже были четко определены. Длина автомобиля составила 3960 мм (по другим данным, 3940 мм). Впервые в нем были применены раздельные сиденья для водителя и передних пассажиров вместо общего дивана: такой "роскоши" и потом не было на советских машинах вплоть до появления первых "Жигулей". Самый массовый на то время автомобиль ГАЗ М-1 весил 1360 кг, а лимузин ЗиС-101 — 2500 кг, расчетная масса малолитражки КИМ-10-50 составляла 800 кг, что позволяло бы ей расходовать всего восемь литров бензина на 100 километров.

"Для удобства посадки водителя, а также впереди сидящего пассажира передние сиденья могут передвигаться вдоль оси автомобиля, — писал начальник автомобильного отдела Научного автотракторного института (НАТИ) Ф.П. Фомин в журнале "За рулем" (выпуск № 15 от 1939 года). — Боковые стекла опускаются. В задней части кузова предусмотрено багажное отделение и ящик для запасного колеса". Закрытый багажник тогда не часто встречался и на иностранных автомобилях повыше классом. Запаска хранилась в нише пола багажника и закрывалась крышкой.

У большинства современников КИМ-10-50 щиток приборов находился посередине передней панели, а у советской малолитражки он размещался за рулевым колесом. На передней панели были часы, бардачок с крышкой и пепельница, еще две были в спинках передних сидений. Весьма просторный салон снабжался плафоном освещения. Обивка сидений и крыши была матерчатой.

"Электрический ток обогревал воздух между стеклами, защищая этим ветровое стекло от промерзаний, — говорилось в статье "Советский малолитражный" журнала "Техника молодежи". — Небольшие размеры малолитражки позволяли ей легко лавировать в гуще уличного движения — между автобусами, грузовиками и большими лимузинами".

4-тактный двигатель с четырьмя цилиндрами машине достался от того же Ford Prefect. При объеме 1,17 литра он выдавал около 30 лошадиных сил, чего хватало для разгона почти до 100 километров в час. Кузов приваривался к раме, а передняя и задняя подвески были зависимыми на поперечных рессорах. Уже в то время такая конструкция считалась несовершенной.

**Конец истории, которая так и не началась**

Разработчики КИМ-10-50 трудились над созданием модели, чтобы успеть представить первые образцы к майским праздникам. 25 апреля 1940 года были собраны три опытных экземпляра модели, после чего началась ее серийная сборка. Автомобиль был выпущен с учетом пожеланий Сталина к дизайну, но в 2-дверном кузове седан. Причем заказ на первые 500 кузовов был направлен в американскую фирму Budd, она же должна была изготовить и пресс-формы, на что СССР выделил несколько миллионов долларов США.

Серийный образец КИМ-10-50 генсеку представили в мае 1941 года, когда было выпущено более 400 седанов и несколько опытных образцов КИМ-10-51 в кузове фаэтон (отличался от седанов того времени съемным тряпичным верхом и отсутствием боковых стекол). Версий этой памятной встречи превеликое множество, одну из них РИА Новости рассказал научный сотрудник Московского музея транспорта Максим Шевелёв.

"Сталин, взглянув на КИМ-10-50, позвал к себе главного конструктора и сел с ним внутрь машины. В салоне оказалось тесно, но больше всего генсеку не понравилось отсутствие задних дверей. Разработчик рапортовал Сталину, что англичане — буржуи и кровопийцы народа, они не думают о потребителе, поэтому и придумали неудобную 2-дверную версию, где передний пассажир должен выйти и пропустить назад заднего. Генсек, еще до встречи недовольный началом серийного производства малолитражки без его одобрения, вышел из машины, громко хлопнул дверью и сказал инженеру: "Я понимаю, что англичане буржуи и не думают о своем народе, но вы же советский автоконструктор и должны были подумать о советском народе? Или я в вас ошибался?" Уходя от машины, Сталин вдруг обернулся и сказал: "Даю неделю, чтобы доказать мне, что вы советский конструктор, а не буржуйский прихвостень". Так в течение всего лишь одной недели на свет появилась 4-дверная модификация малолитражки КИМ-10-52.

Госприемка была назначена на 24 июня 1941 года. Специально к ней на заводе КИМ было подготовлено два экземпляра модели с четырьмя дверями, однако Сталин их так и не увидел. Началась Великая Отечественная война. Один из двух КИМ-10-52 был безвозвратно утерян, второй и поныне стоит в Политехническом музее.

Седаны КИМ-10-50 планировалось использовать и в военных нуждах. "Получив в руки автомобиль для личного пользования, любой гражданин в нужный момент может стать из водителя-любителя настоящим классным водителем, и не только транспортной машины, но и боевой, что особенно важно в случае войны с фашистскими изуверами", — отмечал в своей статье инженер НАТИ Фомин. Однако боевой машины из КИМ-10-50 не получилось: проблемы были с геометрической проходимостью и с перегревом двигателя, оборудованного простой, но громоздкой и малоэффективной термосифонной системой охлаждения.

|  |  |
| --- | --- |
| **КИМ-10 Технические характеристики:** | |
| кузов | 2-дверный седан или 2-дверный фаэтон с мягкими съемными боковинами тента |
| количество дверей | 2 |
| количество мест | 4 |
| длина | 3960 мм |
| ширина | 1480 мм |
| высота | 1650 мм |
| колесная база | 2385 мм |
| колея передняя | 1145 мм |
| колея задняя | 1145 мм |
| дорожный просвет | 210 мм |
| объем багажника | 100 л |
| расположение двигателя | спереди продольно |
| тип двигателя | 4-цилиндровый, бензиновый, карбюраторный, 4-тактный |
| объем двигателя | 1170 см 3 |
| Мощность | 30/4000 л.с. при об/мин |
| Крутящий момент | 64/2000 Н\*м при об/мин |
| Клапанов на цилиндр | 2 |
| КП | трехступенчатая механическая |
| Подвеска передняя |  |
| Подвеска задняя | на одной поперечной листовой полуэллиптической перевернутой рессоре |
| Амортизаторы | гидравлические, поршневые, двустороннего действия |
| Тормоза передние | колодочные, механические |
| Тормоза задние | колодочные, механические |
| Расход топлива | 8 л/100 км |
| максимальная скорость | 90 км/час |
| годы производства | 1940-1941 |
| тип привода | задний |
| снаряженная масса | 840 кг |
| разгон 0-100 км/ч | сек |